



Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autónomico de Vasconia  
Euskal Herriko Zuzenbide Historiko eta Autonomikoa Aztertzeko Fundazioa



# Jura Vasconiae

ISSN: 1699-5376

2021

18

IURA VASCONIAE

## FICHA BIBLIOGRÁFICA RECOMENDADA

**Iura Vasconiae:** Revista de Derecho Histórico y Autonomico de Vasconia = Euskal Herriko Zuzenbide Historiko eta Autonomikorako Aldizkaria. – N. 18 (2021) –. – Donostia-San Sebastián : Fundación Iura Vasconiae = Iura Vasconiae Fundazioa, 2021.

Anual

D.L.: SS-511/05. – ISSN: 1699-5376

I Fundación Iura Vasconiae 1. Derecho – Historia – Publicaciones Periódicas

34 (091) (05)

Los artículos recibidos son revisados por evaluadores externos de reconocido prestigio en la materia, a través del sistema de revisión por pares, con evaluadores externos a la Fundación Iura Vasconiae.

La Fundación Iura Vasconiae no se solidariza con las opiniones sostenidas por los autores de los textos originales publicados.

© Fundación Iura Vasconiae. Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonomico de Vasconia / Iura Vasconiae Fundazioa. Euskal Herriko Zuzenbide Historiko eta Autonomikoa Aztertzeke Fundazioa. Creada por Orden de 20 de Noviembre de 2003 del Consejero de Justicia, Empleo y Seguridad Social del Gobierno Vasco e inscrita en el Registro de Fundaciones del País Vasco (*B.O.P.V.* N° 14, de 22 de enero de 2004, pp. 1265-1269, ambas inclusive). Dirección: Zorroagaina, 11, 1° piso (oficina Fundación Iura Vasconiae). 20014. Donostia-San Sebastián (Gipuzkoa).

ISSN: 1699-5376

Depósito Legal: SS-511/05

Portada: *Mapa de carreteras del País Vasco-Navarro*. Obsequio del Comité de Turismo de Navarra, 1931.

Distribuye: Lamiñarra. E-mail: laminarra@gmail.com.

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin la debida autorización por escrito del editor.

Fundación Iura Vasconiae, en su deseo de mejorar las publicaciones, agradecerá cualquier sugerencia que los lectores hagan por correo electrónico: [revistaiura@vasconiae.eus](mailto:revistaiura@vasconiae.eus)

Web: <https://www.revistaiuravasconiae.eus>

Mail: [revistaiv@iuravasconiae.eus](mailto:revistaiv@iuravasconiae.eus)

# *Jura Vasconiae*

Revista de Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia  
Euskal Herriko Zuzenbide Historikorako eta Autonomikorako Aldizkaria

18



---

Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia  
Euskal Herriko Zuzenbide Historiko eta Autonomikoa Aztertzeke Fundazioa

Donostia-San Sebastián, 2021

## CONSEJO EDITORIAL

**Directora:** Margarita SERNA VALLEJO. Universidad de Cantabria.

**Secretaria:** Amaia ÁLVAREZ BERAESTEGLI. Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibertsitate Publikoa.

### Vocales:

Jon ARRIETA ALBERDI. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

José Ramón BONGOETXEA. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

Ignacio FERNÁNDEZ SARASOLA. Universidad de Oviedo.

Jesús DELGADO ECHEVARRÍA. Universidad de Zaragoza.

María LÓPEZ DÍAZ. Universidad de Vigo.

Juantxo MADARIAGA ORBEA. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

Magdalena MARTÍNEZ ALMIRA. Universidad de Alicante.

Ludger MEES. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

Isaac MERINO JARA. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

Gregorio MONREAL ZIA. Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibertsitate Publikoa.

Xavier PRÉVOST. Universidad de Burdeos.

## COMITÉ HONORÍFICO

Fernando de ARVIZU GALARRAGA, Ana María BARRERO GARCÍA, Bartolomé CLAVERO SALVADOR, Santos M. CORONAS GONZÁLEZ, Juan Ignacio ECHANDO BASALDÚA, José Antonio ESCUDERO LÓPEZ, Miguel HERRERO DE MIÑÓN, Maite LAFOURCADE, Rosa MENTXACA ELEXPE, Itziar MONASTERIO ASPIRI, Ignacio OLABARRI GORTÁZAR, Jacques POUMARÈDE.

## EVALUADORES EXTERNOS

*Iura Vasconiae* remite los artículos recibidos a evaluadores externos mediante el sistema de revisión por pares.

## SUMARIO

	Págs.
<b>I. XVIII SIMPOSIO DE DERECHO HISTÓRICO Y AUTONÓMICO DE VASCONIA: LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN VASCONIA</b>	
GARCÍA-GÓMEZ, Ismael / Agustín AZKARATE GARAI-OLAUN Metodología arqueológica y análisis viario. El corredor de Armentia a Busturia como eje troncal de la red viaria vasca en las épocas antigua y medieval .....	9
MARÍN PAREDES, José Antonio Los caminos en el Medievo: la apertura de rutas comerciales en los Territorios Vascos.....	43
ARAGÓN RUANO, Álvaro Circulación de ganado y vías pecuarias en el País Vasco (español y francés) y Navarra durante la Edad Moderna.....	85
ACHÓN INSAUSTI, José Ángel Integrar un espacio, conectarse al mundo: La evolución de las vías de comunicación en Vasconia entre los siglos XVI-XVIII ...	137
AYERBE IRÍBAR, María Rosa La regulación jurídica de los caminos en los ordenamientos históricos vascos (siglos XIII-XIX) .....	161
ZAPIRAIN KARRIKA, David Euskal Herriko bideak gure aroan: ikerketa berrirako ideiak .....	217
MERINO MALILLOS, Imanol Senderos de Paz y Guerra. Los caminos en los itinerarios de las comitivas regias y el tránsito de tropas por las provincias vascas y el Reino de Navarra durante el Antiguo Régimen: usos y normas, significados e improntas.....	245
OLAIZOLA ELORDI, Juan José Los orígenes de los caminos de hierro en Vasconia .....	293
ALLI ARANGUREN, Juan-Cruz Competencias forales en materia de vías de comunicación terrestre en Navarra: etapa de los convenios económicos y de la Ley Paccionada; Amejoramiento.....	345

AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, Iñaki	
Competencias forales en materia de carreteras en Araba, Bizkaia y Gipuzkoa .....	377
BARCELONA LLOP, Javier	
Notas sobre el régimen jurídico del Camino de Santiago a su paso por el País Vasco (actualidad jurídica de una vía histórica) ..	409
 <b>II. RESEÑAS</b>	
GUERRERO NAVARRETE, Yolanda	
<i>Poder, sociedad y fiscalidad en el Señorío de Vizcaya durante la Baja Edad Media</i> , de Imanol Vítores Casado.....	461
RAMIS BARCELÓ, Rafael	
<i>Historia social de la Universidad Sancti Spiritus de Oñati</i> , de José Antonio Azpiazu Elorza.....	466
RODRÍGUEZ ELLORRIETA, Naiara	
<i>Análisis sistemático de la Ley 5/2015, de 25 de junio, del Derecho civil vasco</i> , coordinado por Andrés Urrutia Badiola.....	469
SERRANO LARRÁYOZ, Fernando	
<i>Los grados de la Universidad de Irache (1613-1700)</i> , de Rafael Ramis Barceló y Pedro Ramis Serra .....	478
 <b>III. IN MEMORIAM</b>	
GORORDO, José María	
Algunos testimonios histórico-políticos del senador Mitxel Uzcanga (Bilbao, 1932-2021) .....	483
<b>IV. CURRICULA .....</b>	495
<b>V. ANALYTIC SUMMARY .....</b>	503
<b>VI. NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES.....</b>	511

**I. XVIII SIMPOSIO DE DERECHO HISTÓRICO  
DE VASCONIA: LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN  
EN VASCONIA**

**EUSKAL HERRIKO LURRALDEEN ZUZENBIDE  
HISTORIKOAREN XVIII. SIMPOSIUMA:  
KOMUNIKAZIO BIDEAK EUSKAL HERRIAN**

**Comité organizador**

*Directores*

Rosa M<sup>a</sup> Ayerbe Iribar Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea.  
Luis Elícegui Mendizábal. Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea.

*Vocales*

Itziar Alkorta Idiakez. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.  
José Manuel Castells Arteche. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.  
Gregorio Monreal Zia. Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibertsitate Publikoa.  
Lola Valverde Lamsfus. Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea.

*Secretario*

Roldán Jimeno Aranguren. Universidad Pública de Navarra/Nafarroako Unibertsitate Publikoa.

San Sebastián, 3 de diciembre de 2020  
Donostia, 2020ko abenduaren 3a





**METODOLOGÍA ARQUEOLÓGICA  
Y ANÁLISIS VIARIO.  
EL CORREDOR DE ARMENTIA A BUSTURIA  
COMO EJE TRONCAL DE LA RED VIARIA  
VASCA EN LAS ÉPOCAS ANTIGUA Y MEDIEVAL**

Metodologia arkeologikoa eta bide-analisisa. Armentiatik  
Busturira doan korridorea: euskal bide-sarearen ardatz  
nagusia, Antzinaroan eta Erdi Aroan

Archaeological and road analysis methodology. The corridor  
from Armentia to Busturia as the backbone of the Basque  
Road network in ancient and medieval times

Ismael GARCÍA-GÓMEZ  
Agustín AZKARATE GARAI-OLAUN  
Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 21 de junio de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 2 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 10 de septiembre de 2021

En estas líneas proponemos una metodología de trabajo que, siempre desde la Arqueología, y con un enfoque marcadamente estratigráfico, pretende ayudar al conocimiento de la red viaria vasca en sus épocas más remotas y faltas de fuentes escritas. El artículo comienza con la explicación del marco epistemológico, para seguir con una síntesis del método propuesto (denominado Método de Deconstrucción Estratigráfica Viaria, MDEV) y finalizar con el caso de estudio del corredor viario Armentia/Busturia.

Palabras clave: Red viaria, Vasconia, Medioevo, Antigüedad, Arqueología del Paisaje, Metodología



Lerrootan proposatzen dugun lan-metodologiak, arkeologiatik beti, eta ikuspegi estratigrafiko nabarmenez, garai urrunetako eta iturri idatzirik gabeko euskal bide-sarea ezagutzen lagundu nahi du. Artikuluaren hasieran, esparru epistemologikoa azaltzen da, eta, jarraian, proposatutako metodoaren laburpena egiten da (Bideen Dekonstrukzio Estratigrafikoko Metodoa, BDEM); amaitzeko, Armentia/Busturia bide-korridorearen azterketa-kasua azaltzen da.

Hitz gakoak: Bide-sarea, Euskal Herria, Erdi Aroa, Antzinaroa, paisaiaren arkeologia, metodologia.



In this article we propose a work methodology that with an archaeological focus and a markedly stratigraphic approach aims to adds to the body of knowledge about the Basque Road network in the earliest times and for which there is a lack of written sources. The article begins with the explanation of the epistemological framework and then continues with a synthesis of the proposed method (called the Stratigraphic Road Deconstruction Method or MDEV) and ends with the case study of the Armentia/Busturia road corridor.

Keywords: Road network, Basque Country, Middle Ages, Antiquity, Landscape Archaeology, Methodology.

## SUMARIO

I. ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE, UNA ARQUEOLOGÍA DE REDES EN EL ESPACIO. II. DE LA ARQUEOLOGÍA ESPACIAL A LA ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE. III. HACIA UN ANÁLISIS ESTRATIGRÁFICO DE LAS REDES VIARIAS. IV. EL MÉTODO DE DECONSTRUCCIÓN ESTRATIGRÁFICA VIARIA (MDEV). V. DE ARMENTIA A BERMEO, UN EJEMPLO DE APLICACIÓN DEL «MDEV». 5.1. Dos yacimientos, un único *hub*. 5.2. Aplicación del «MDEV» en la encrucijada de Mariturri. 5.3. Del *vicus* de Mariturri a la necrópolis de Armentia. 5.4. Atravesando la Vizcaya oriental, desde la ría de Mundaka. 5.5. Zigoitia, territorio bisagra. 5.6. Cruzando el Zadorra por Gobeo. VI. BALANCE. VII. BIBLIOGRAFÍA.

En cierto modo la metodología arqueológica es víctima de su propio estereotipo. En efecto, casi de forma inconsciente, hablar de Arqueología es traer a nuestra mente esa escena típica en la que se ve a un grupo de arqueólogas y arqueólogos excavando industriosamente un yacimiento. Dado sin embargo el carácter interdisciplinar de este foro de *Iura Vasconiae* (y con objeto de facilitar el enmarque de las cuestiones que abordaremos en las siguientes líneas) creemos que es preciso recordar que la metodología arqueológica no se reduce ni mucho menos al método de excavación. Por apuntar un mínimo común denominador, podríamos decir que la arqueología moderna se articula alrededor de una preocupación preferente que es la de establecer secuencias cronológicas fiables, sobre todo a partir del análisis estratigráfico. Ahora bien, inmediatamente tenemos que especificar que ese análisis estratigráfico no sólo es factible en el yacimiento de subsuelo, también lo es en la mayoría de edificios históricos conservados sobre cota cero e incluso más allá. Desde esta perspectiva, el propio paisaje, que también es un constructo humano fruto de los siglos, puede ser asimismo objeto de un análisis macro-estratigráfico, lo cual, incluye, cómo no, a la propia red viaria. Con todo, la diferencia de escalas (escrutar un yacimiento arqueológico concreto no puede ser lo mismo que analizar toda una unidad paisajística), exige adaptar el método estratigráfico a la magnitud del objeto estudiado.

El presente artículo lo hemos diseñado de tal modo que, en una primera parte, el lector no avezado en cuestiones arqueológicas pueda sumergirse y apre-

hender en toda su riqueza el marco metodológico en el que nos movemos. En la segunda parte, aunque no de un modo exhaustivo (que excedería las posibilidades de estas breves líneas), expondremos un caso de estudio al que hemos aplicado nuestro método de razonamiento estratigráfico. Estamos convencidos de que ese botón de muestra (esta puesta en valor de un eje históricamente vertebral y muy poco reivindicado de nuestra red viaria) puede dar una buena idea de cuán renovadora puede ser esta técnica de análisis, sobre todo en contextos como el vasco, tan escasos en apoyo documental para las épocas antigua y medieval.

## I. ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE, UNA ARQUEOLOGÍA DE REDES EN EL ESPACIO

Desde hace varias décadas, la noción de paisaje está siendo instrumentada desde distintos ámbitos disciplinares y con las miradas e intereses más diversos: desde las artes (la pintura especialmente), la geografía, la arqueología, la ecología, la arquitectura, la antropología, la economía, el derecho, etc., de lo que se deduce que nos encontramos ante una noción que reúne todos los rasgos propios de los conceptos liminares, caracterizados por su naturaleza mediadora.

La primera definición formal de paisaje cultural proviene de un trabajo de los años 20 del geógrafo Carl O. Sauer. Una antigua definición que, pese a cumplir próximamente un siglo, conserva una gran actualidad y una indudable frescura. El paisaje cultural, según este autor, se forma a partir de un paisaje natural de un grupo cultural. La cultura es el agente, el área natural es el medio, el paisaje cultural es el resultado<sup>1</sup>.

Difícilmente se puede sintetizar mejor el carácter mestizo de la noción de paisaje y su naturaleza liminar. De hecho, el conjunto de las definiciones más recientes, a pesar de provenir de disciplinas bien dispares, confluyen en sus líneas fundamentales. El paisaje está constituido por elementos procedentes de la naturaleza y de la cultura, del exterior y del interior, del individuo y de la colectividad, de lo real y de lo simbólico. Esta dimensión mixta del paisaje lo sitúa en la encrucijada de muchas disciplinas académicas, por lo que el encuentro de tantos saberes alrededor del paisaje suscita crecientes reflexiones compartidas y encierra un gran potencial interactivo<sup>2</sup>.

Hoy, desde la arqueología, queremos enfatizar la naturaleza del paisaje como una red de sitios relacionados entre sí, gracias a las interacciones que las

---

<sup>1</sup> SAUER, C. O., *The morphology of landscape. University of California Publications in Geography*, 2 (2) (1925), p. 46.

<sup>2</sup> MATEU BELLÉS, J. F. y M. NIETO SALVATIERRA, *Retorno al Paisaje*, Valencia: Ed. Evren, 2008, pp. 588-595.

personas han ido generando. Como un lugar de memoria que «proporciona un recuerdo continuo de las relaciones entre las generaciones vivientes y las pasadas»<sup>3</sup>. Es natural que desde fechas tempranas los análisis espaciales hayan venido recibiendo la atención de la disciplina arqueológica, desde las perspectivas teóricas más diversas y desde la aplicación más elemental de las coordenadas cartesianas a las más sofisticadas aplicaciones computacionales<sup>4</sup>.

## II. DE LA ARQUEOLOGÍA ESPACIAL A LA ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE

Fue en los años 60-70 del pasado siglo, en el marco teórico procesual y su interés por los análisis de los patrones de asentamiento (*Settlement Archaeology*, *Site catchment analysis*), cuando comenzaron a desarrollarse los análisis espaciales. Fue entre los prehistoriadores donde el enfoque neofuncionalista de los trabajos de Binford marcó un punto de inflexión en los estudios de movilidad, especialmente aquellos que analizaban la relación entre localización de fuentes de materia prima y movilidad<sup>5</sup>. El excesivo peso de los intereses positivistas de lo que vino a denominarse «arqueología espacial», hizo que durante buena parte de los decenios centrales del pasado siglo se priorizaran las estrategias funcionalistas orientadas al estudio de las dimensiones físicas y visibles de los paisajes en detrimento de las dimensiones no visibles y de sus significados simbólicos. Fue, como se ha dicho, una praxis arqueológica abrumadoramente empirista<sup>6</sup> que introdujo, no obstante, importantes herramientas como las áreas de captación de recursos, los lugares centrales o los polígonos de Thiessen, por citar los ejemplos más conocidos, en un corpus metodológico que se denominó genéricamente «arqueología espacial».

Hubo que esperar a los 80-90 para que fueran formulándose aportaciones procedentes de disciplinas diversas que comenzaron a llamar la atención sobre los significantes de los espacios habitados por el ser humano, insistiendo en la necesidad de contemplarlos no sólo como portadores sino como generadores también de significados y posibilitando, en consecuencia, otras interpretaciones distintas a las ecofuncionales. Los conceptos «espacio» y «territorio» fueron

---

<sup>3</sup> THOMAS, J., *Archaeologies of Place and Landscape*. En HODDER, I. (ed.), *Archaeological Theory Today*, Cambridge: Polity, 2001, p. 175.

<sup>4</sup> GILLINGS, M., P. HACIGUZELLER y G. LOCK, (eds.), *Archaeological Spatial Analysis. A Methodological Guide*, London and New York: Routledge, 2020.

<sup>5</sup> HODDER, I., y C. ORTON, *Spatial Analysis in Archaeology*, New York, London: Cambridge University Press, 1976; CLARKE, D. L., *Spatial Archaeology*, London: Academic Press, 1977.

<sup>6</sup> THOMAS, J., *Archaeologies of Place*, *op. cit.*

paulatinamente sustituidos por el de «paisaje». Frente al empirismo procesual de la época anterior, estas nuevas aproximaciones concebirán el paisaje como «el producto socio-cultural creado por la objetivación, sobre el medio y en términos espaciales, de la acción social tanto de carácter material como imaginario»<sup>7</sup>. Se abundará, pues, en su consideración multidimensional: como entorno físico o matriz medioambiental de la acción humana; como entorno social o medio cons-truido; pero también como entorno pensado o medio simbólico.

Aún a riesgo de simplificar excesivamente las cosas, puede decirse que con el inicio del nuevo siglo coexisten estas y otras tradiciones teóricas que pueden compartir, o no, un elenco cada vez más diverso y sofisticado de herramientas de análisis para el estudio e interpretación de la dimensión espacial de la conducta humana y la «naturaleza relacional» de los espacios antropizados<sup>8</sup>. Hoy vamos a fijarnos exclusivamente, y de manera sintética, en los avances llevados a cabo en los instrumentos que analizan la red de relaciones generadas entre el ser humano y el espacio habitado, fijándonos particularmente en los análisis de movilidad a escala macro. No mencionaremos, por tanto, el potencial analítico e interpretativo del *Space syntax* y su elenco de valiosas herramientas como sus mapas de convergencia, sus gráficas de accesibilidad (*gamma analysis*), sus gráficas de visibilidad, etc.<sup>9</sup>. Nos detendremos un poco más, en cambio, en las herramientas de estudio de la primera y más elemental de las materializaciones generadas por el ser humano, aquella que resulta de su propio movimiento, y cuya evidencia se ha conservado a través de las sendas y los caminos<sup>10</sup>.

En términos metodológicos, las herramientas GIS han supuesto una verdadera revolución al permitir el análisis de la movilidad recurriendo a los procesos de simulación que permitan estos cálculos computacionales. Entre los más extendidos y utilizados cabría mencionar el análisis del menor costo (*Least Cost*

---

<sup>7</sup> CRIADO, F., *Del terreno al espacio: planteamientos y perspectivas para la Arqueología del Paisaje*, Santiago de Compostela: CSIC, 1999, cap., 6, p. 5.

<sup>8</sup> PASTOR, S., P. MURRIETA P. y L. GARCÍA SANJUAN, Los SIG en la arqueología de habla hispana. Temas, técnicas y perspectivas, *Comechingonia. Revista de Arqueología*, 17, (segundo semestre 2013), pp. 9-29.

<sup>9</sup> Ver una síntesis de carácter propedeúico en BERMEJO, J., Aplicaciones de sintaxis espacial en Arqueología: una revisión de algunas tendencias actuales, *Arqueología de la Arquitectura*, 12 (2015): e031. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>. <http://dx.doi.org/10.3989/arq.arqt.2015.122>

<sup>10</sup> FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino. Notas acerca del uso del SIG en los análisis de movilidad en arqueología. En MÍNGUEZ, M<sup>a</sup>. C. y E. Capdevila (coords.), *Manual de Tecnologías de la Información Geográfica aplicadas a la Arqueología*, Madrid: Comunidad de Madrid, Museo Arqueológico Regional, Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de la Comunidad de Madrid, 2016, p. 163.

*Analysis, LCA*), una herramienta geoespacial de carácter predictivo que calcula la ruta óptima entre dos puntos dados. Parte del supuesto de que los humanos toman decisiones a la hora de transitar por un territorio, intentando minimizar el costo y buscando desplazarse de la manera más eficiente posible<sup>11</sup>. Los programas de software GIS, tanto comerciales como de código abierto, hacen que la ejecución de LCA sea relativamente sencilla, pero eso no significa necesariamente que el resultado sea preciso. Hay que tomar en consideración diversos mapas de fricción y coste, para los cuales, y dependiendo de los estudios, se acostumbra a tener en cuenta factores como pendiente, orientación, tipo de suelo, cobertura vegetal, hidrología, geomorfología e, incluso, distintos factores culturales. Estos modelados informáticos tienen, en consecuencia, un inevitable grado de especulación que no invalida, sin embargo, su potencial heurístico para avanzar propuestas teóricas e interpretativas<sup>12</sup>. Como se ha señalado, «el modelado de dichas rutas presentado no trata siempre de reconstruir los caminos del pasado, sino de aportar elementos para entender en clave espacial y territorial el registro arqueológico»<sup>13</sup>.

### III. HACIA UN ANÁLISIS ESTRATIGRÁFICO DE LAS REDES VIARIAS

En esta ocasión, sin embargo, nuestra propuesta se aleja de la naturaleza predictiva, re-constructivista y analítica de los estudios de base computacional<sup>14</sup>, para plantear una metodología de estudio que pivota sobre la más antigua de las metodologías arqueológicas: la estratigrafía.

Se tiende, inconscientemente, a identificar estratigrafía con verticalidad, quizá porque la arqueología tradicional enfatizó los cortes estratigráficos hasta convertirlos en la imagen propiamente de la arqueología. Como recordaba Caran-

---

<sup>11</sup> FIELD, S. et al., A Least Cost Analysis: Correlative Modeling of the Chaco Regional Road System, *Journal of Computer Applications in Archaeology*, 2-1 (2019), pp. 136–150. DOI: <https://doi.org/10.5334/jcaa.36>

<sup>12</sup> POLLA, S. y P. VERHAGEN, (eds.), *Computational Approaches to the Study of Movement in Archaeology. Theory, Practice and Interpretation of Factors and Effects of Long Term Landscape Formation and Transformation*, Berlin, Boston: De Gruyter, 2014; FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino, *op. cit.*; HERZOG, I., Spatial analysis based on cost functions. En GILLINGS, M., P. HÄCIGÜZELLER y G. LOCK (eds.), *Archaeological Spatial Analysis: A Methodological Guide to GIS*, Routledge, London and New York: Taylor & Francis Group, pp. 333-358.

<sup>13</sup> ACEITUNO, F. J. y A. URIARTE, Conectando un territorio: simulación de rutas de movilidad entre cazadores-recolectores y primeros cultivadores. El caso del Cauca medio (Macizo Volcánico, Colombia), *Trabajos de Prehistoria*, 76- 2 (julio-diciembre 2019), p. 232.

<sup>14</sup> FÁBREGA-ÁLVAREZ, P., Un alto en el camino, *op. cit.*

dini, las secciones fueron tradicionalmente los registros gráficos más utilizados en arqueología, de manera que –hasta la década de los ochenta del pasado siglo– la sección fue elevada a la categoría de reina de la documentación arqueológica<sup>15</sup>.

Era inevitable que así fuera, si tenemos en cuenta especialmente que la estratigrafía, primero en geología y más tarde en arqueología, se desarrolló en torno a unos principios que determinaban de qué manera se organiza la superposición de los estratos y entre los que alcanzaban una particular relevancia el principio de «superposición» y el de la «sucesión estratigráfica». Ambos eran coincidentes en la idea seminal de que cualquier unidad de estratificación arqueológica ocupa su lugar en la secuencia estratigráfica de un yacimiento, desde su posición entre la más baja de todas las unidades que yacen sobre ella y la más alta de todas esas unidades que yacen bajo ella, con las que guarda contacto físico<sup>16</sup>. Es fácil visualizar esta sucesión temporal en un contexto arqueológico en el que predomine la verticalidad y en el que los sucesivos estratos se organizan en una superposición en la que resulta relativamente fácil observar las relaciones de antero posterioridad. Es por ello por lo que los principios estratigráficos cultivados tradicionalmente bajo cota 0 por geólogos y arqueólogos pudieron pronto «transicionar» del subsuelo a la superficie, aplicándose también en contextos arquitectónicos. Las primeras comprobaciones se realizaron en el complejo de San Silvestro, en lo alto de la Collina de Génova. Y así surgió la *archeologia dell'architettura*, en una investigación que fue pionera en Italia y en Europa y en la que «los excavadores italianos tuvieron la intuición de extender sus lecturas estratigráficas más arriba del nivel de pavimentación»<sup>17</sup>.

Muy pronto se advirtió, sin embargo, que había múltiples situaciones en las que resulta difícil aplicar los principios estratigráficos de superposición. Como recordaba Carandini, «al no poderse establecer relaciones estratigráficas entre evidencias aisladas es imposible la reconstrucción de una secuencia estratigráfica en sentido estricto, es decir, basadas en las relaciones físicas entre sí»<sup>18</sup>. Y así es, en efecto. Todos sabemos que lo deseable a la hora de investigar cualquier estratificación –sea natural o antrópica– es su transformación en una

---

<sup>15</sup> CARANDINI, A., *Historias en la tierra: manual de excavación arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1997, p. 107.

<sup>16</sup> HARRIS, E. C., *Principios de estratigrafía arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1989, pp. 30 y 34.

<sup>17</sup> QUIRÓS, J. S., *Arqueología de la arquitectura. Objetivos y propuestas para la conservación del Patrimonio Arquitectónico*. En *Arqueología Medieval*: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/74/>; AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *La Arqueología de la Arquitectura a revisión*. *Archaeology of Architecture under review*, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020). DOI: <https://doi.org/10.3989/ark.arqt.2020.010>

<sup>18</sup> CARANDINI, A., *Historias en la tierra, op. cit.*, p. 39.



secuencia estratigráfica, en una estratigrafía. Pero no siempre resulta posible debido a las circunstancias más diversas<sup>19</sup>.

En algunos casos porque la naturaleza prevalece sobre la acción antrópica y las evidencias de la actividad humana aparecen aisladas entre sí. Es lo que sucede en algunos asentamientos prehistóricos o altomedievales en los que las circunstancias postdeposicionales han transformado de tal manera la estratificación que la hacen difícilmente inteligible<sup>20</sup>. En este caso habrá que descubrir la cronología relativa mediante la posición tridimensional de los testimonios arqueológicos (ver, a este respecto, la solución adoptada en la necrópolis tardo antigua de Aldaieta<sup>21</sup>).

Resulta igualmente complicada una aplicación literal de los principios estratigráficos cuando nos encontramos en contextos en los que predomina la horizontalidad sobre la verticalidad. Es el caso al que se enfrentan quienes estudian la evolución histórica de los paisajes rurales. Desde la arqueología agraria se han efectuado avances muy significativos en este punto: haciendo uso de una metodología interdisciplinar que incluye la reconstrucción planimétrica de parcelarios, el estudio de terrazas y bancales, la ejecución de zanjas lineales o sondeos, el análisis de polen y de la sedimentología, los análisis físicos y químicos de suelos y las dataciones radiocarbónicas<sup>22</sup> se han conseguido, como decimos, resultados verdaderamente esperanzadores.

En el Grupo de Investigación en Patrimonio Construido (GPAC) de la Universidad del País Vasco se han realizado varias tesis doctorales que supusieron un considerable avance en el análisis arqueológico de contextos en los que la ortodoxia estratigráfica servía de poco. En un caso porque el objeto de estudio eran varios centenares de iglesias dispersas en un territorio de más de tres mil kilómetros cuadrados<sup>23</sup> y en otro porque se pretendía analizar la evolución histórica de un paisaje construido en una superficie de más de 120.000 metros cua-

---

<sup>19</sup> AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *Necrópolis tardo antigua de Aldaieta (Nanclares de Gamboa, Álava)*, Vitoria: Diputación foral de Álava, 1999, p. 36.

<sup>20</sup> CARANDINI, A., *Historias en la tierra, op. cit.*, p. 74.

<sup>21</sup> AZKARATE GARAI-OLAUN, A., *Necrópolis tardo antigua de Aldaieta, op.cit.*, pp. 35-38

<sup>22</sup> BALLESTEROS, P., H. KIRCHNER, M. FERNÁNDEZ MIER, J. ORTEGA, J. A. QUIRÓS, F. RETAMERO, E. SITJES, J. TORRÓ y A. VIGIL-ESCALERA, Por una arqueología agraria de las sociedades medievales hispánicas. Propuesta de un protocolo de investigación. En KIRCHNER, H., *Por una arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*, Oxford: BAR, 2010, pp. 185-202; FERNÁNDEZ MIER, M., et al., The investigation of currently inhabited villages of medieval origin: Agrarian archaeology in Asturias (Spain), *Quaternary International* (2014). DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.quaint.2014.01.032>

<sup>23</sup> SÁNCHEZ ZUFIAURRE, L., *Técnicas constructivas medievales: nuevos documentos arqueológicos para el estudio de la Alta Edad Media en Álava*, Vitoria: Gobierno Vasco, 2007.

drados<sup>24</sup>. Hay investigaciones en curso en las que se están efectuando propuestas para análisis estratigráficos en entornos agrarios<sup>25</sup>.

#### IV. EL MÉTODO DE DECONSTRUCCIÓN ESTRATIGRÁFICA VIARIA (MDEV)

En esta ocasión nos detendremos en la tesis doctoral de uno de los firmantes de este trabajo. Una tesis que, entre otras aportaciones, creemos que tuvo la virtud de elaborar una metodología específica para el estudio estratigráfico de las redes viarias, una metodología hasta ahora sin nombre, pero que podríamos bautizar cómo Método de Deconstrucción Estratigráfica Viaria (MDEV). Con todo, cabe advertir que, puesto que aquí solo pretendemos exponer esa metodología en sus rasgos más generales, recomendamos a todo interesado que consulte otras publicaciones anteriores donde esta se explicó en extenso<sup>26</sup>.

Dicho esto, empezaremos comentando que para la elaboración de esta propuesta de método se partió del pensamiento y observaciones de diversos especialistas (geógrafos, arquitectos y urbanistas)<sup>27</sup>, buscando ante todo, y como ya señalara Thomas, facilitar una comprensión del espacio como

«red de sitios relacionados, que han sido gradualmente revelados mediante las interacciones y actividades habituales con las personas, a través de la proximidad y la afinidad que estas han desarrollado con ciertos emplazamientos y a través de acontecimientos importantes»<sup>28</sup>.

No obstante, fue de la obra clásica de K. Lynch<sup>29</sup> de donde se extrajeron los conceptos estructurantes de la propuesta, a saber, las nociones de ‘senda’,

---

<sup>24</sup> PLATA MONTERO, A., *Génesis de una villa medieval. Arqueología, paisaje y arquitectura del Valle Salado de Añana (Álava)*, Vitoria: Gobierno Vasco, 2008.

<sup>25</sup> Ver una síntesis de todo ello en MESANZA, A., I. GARCÍA-GÓMEZ y A. AZKARATE GARAI-OLAUN, Del edificio al paisaje, una panorámica metodológica de la Arqueología de la Arquitectura en el banco de pruebas de Vitoria-Gasteiz, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020) e096. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>.

<sup>26</sup> GARCÍA-GÓMEZ, I., *Vitoria-Gasteiz y su hinterland. Evolución de un sistema urbano entre los siglos XI y XV. Colección Patrimonio, Territorio y Paisaje*, Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017, pp. 427-444; GARCÍA-GÓMEZ, I., *Cómo se teje un paisaje histórico. Arqueología y Patrimonio Cultural en el enclave proto-urbano de Markinez (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2021.

<sup>27</sup> Entre otros el urbanista estadounidense Kevin Lynch, el geógrafo brasileño Milton Santos, el arquitecto británico Simon Unwin y el arqueólogo e historiador francés Raymond Chevallier.

<sup>28</sup> THOMAS, J, *Archaeologies of Place*, *op. cit.*, p. 173.

<sup>29</sup> LYNCH, K., *La imagen de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

‘nodo’, ‘borde’, ‘barrio’ y ‘mojón’, que serían por así decir las piezas sintácticas básicas en las que podría descomponerse esa gramática espacial y relacional que constituye las propias redes viarias en su despliegue por el territorio.

Ahora bien, esta gramática espacial y relacional de las redes viarias se entiende aún mejor si se incorpora el pensamiento de M. Santos, razón por la cual, este método también integra la idea de los «fijos» y los «flujos», conceptos que ayudan a comprender el dinamismo y la movilidad que subyacen en la construcción de cualquier espacio antropizado, incluyendo por supuesto dentro de este las infraestructuras camineras<sup>30</sup>. Los «fijos», captan nuestra atención a través de lo que acontece en ellos o a través de lo que esperamos encontrar en ellos y nos permiten acceder al conocimiento de los «flujos» que les dieron origen. En este sentido puede decirse que los trazados viarios, tanto en contextos urbanos como rurales, constituirían una suerte de fósil guía, pues el estudio de un «fijo» va a ayudarnos al conocimiento de los tráficos, es decir de los «flujos» que le dieron origen<sup>31</sup>.

Ahora bien, en la medida en que todos estos autores elaboraron sus reflexiones pensando sólo en el mundo actual, y no en la comprensión de fenómenos pasados, la propuesta elaborada por García-Gómez estaba obligada a añadir un sexto concepto, el de la ‘estratificación’, porque es precisamente cuando introducimos la variable estratificada cuando todas esas nociones adquieren su verdadero sentido analítico y se convierten en instrumentos de gran utilidad para la comprensión del proceso genético de las redes viarias.

Hay que advertir, por evitar confusiones, que cuando hablamos de estratigrafía y redes viarias no estamos haciendo referencia a la secuencia temporal o estratigráfica que cabe observar en el corte o sección de una calzada romana por ejemplo (*statumen, rudus, nucleus, pavementum*), sino más bien al análisis de una estratigrafía de las ramificaciones de los trazados entre sí, con objeto de poder determinar distintos momentos de la evolución de la red viaria de un territorio dado<sup>32</sup>.

Otra parte importante de la metodología desarrollada por García-Gómez, la más estratigráfica si se quiere, procede de las reflexiones de R. Chevallier, quien, al analizar la red viaria del Imperio Romano, observó ciertas constantes en la configuración espacial y formal de esa retícula que podían servir para deducir una secuencia de hechos o cronología relativa mediante el análisis formal

---

<sup>30</sup> SANTOS, M., *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona: Ariel, 2000.

<sup>31</sup> GARCÍA-GÓMEZ, I, *Vitoria-Gasteiz y su hinterland*, *op. cit.*, pp. 430-431.

<sup>32</sup> MESANZA, A. et al., *Del edificio al paisaje*, *op. cit.*

de las distintas ramificaciones de los caminos<sup>33</sup>. Según dichas constantes, se podrían deducir dos tipos de relaciones de anteroposterioridad:

- Una, cuando una «senda» mantiene su orientación recta al atravesar un «nodo» cabe pensar que el «nodo» es posterior a la «senda»;
- Dos, cuando una «senda» desemboca en un «nodo», finalizando en él, cabe deducir que la «senda» es posterior al establecimiento del «nodo».

En fin, la comprensión histórica y diacrónica de esa ‘macro-conducta’ que es una red viaria considerada en su conjunto, depende críticamente del análisis y la correcta comprensión de estos ‘micro-motivos’ observables en aquellos ‘nodos’ o encrucijadas donde se producen las ramificaciones de los caminos. Obviamente, este es un trabajo lento que implica, aparte de conocimientos histórico-arqueológicos, el recurso a diversas tecnologías de infraestructuras de datos como puedan ser los Sistemas de Información Geográfica. Cuantas más secuencias temporales conozcamos en lo que se refiere a la formación de los ‘nodos’, cuanto mejor conozcamos los procesos de que son producto, mejor conoceremos la génesis de la red en su conjunto.

Insistamos para finalizar este epígrafe en que las que hemos dado, son sólo unas pinceladas del método, el cual se encuentra mejor explicado en anteriores publicaciones a las que nos volvemos a remitir<sup>34</sup>. Creemos con todo, que el recurso a un caso de estudio particular puede resultar también ilustrativo y clarificador y es por ello que a continuación expondremos nuestro análisis de un importante corredor viario que conectó históricamente el corazón de la Llanada Alavesa con la costa vizcaína.

## V. DE ARMENTIA A BERMEO, UN EJEMPLO DE APLICACIÓN DEL «MDEV»

Excavar y estudiar un yacimiento arqueológico exige un gran esfuerzo de concentración. Son tantas las tareas que hay que desarrollar en él, y tal la imposibilidad de abarcar todos los aspectos interesantes que presenta que, a menudo, el investigador no puede hacer otra cosa que dejar a un lado una parte de las potencialidades informativas que ofrece. Este problema es particularmente evidente en el caso de la arqueología de los caminos, pues, a pesar de la relativa frecuencia con que en las excavaciones se localizan restos de antiguas calles o

<sup>33</sup> CHEVALLIER, R., *Les voies romaines*, Paris: Armand Colin, 1972.

<sup>34</sup> GARCÍA-GÓMEZ, I., *Vitoria-Gasteiz y su hinterland*, *op. cit.*, pp. 427-444.

trazados viarios, son poco frecuentes los estudios que tratan de extraer, del análisis de una excavación puntual, conclusiones extrapolables al conocimiento de la red viaria a nivel regional. Pues bien, en las próximas líneas vamos a hacer un esfuerzo en este sentido. Describiremos una ruta, una sola ruta de comunicaciones, valiéndonos del análisis espacial y estratigráfico de un conjunto coherente de yacimientos y documentos clave. Una ruta que une la costa de Busturia en Vizcaya con los montes de Vitoria en Álava, y que, a pesar de ser ampliamente conocida<sup>35</sup>, no ha sido aún historiográficamente valorada en su verdadera antigüedad y relevancia.

### 5.1. Dos yacimientos, un único *hub*

Empezaremos nuestro recorrido en el yacimiento de Mariturri de Vitoria-Gasteiz. Allí, los trabajos arqueológicos finalizaron hace ya algo más de una década<sup>36</sup> y sin embargo sus vestigios perviven visibles, pues fue convertido en un parque arqueológico que aún hoy puede visitarse en su localización, al suroeste del casco urbano. Como bien puede suponerse, y por ello lo hemos elegido, los hallazgos allí realizados fueron de gran interés en múltiples sentidos, si bien aquel que más nos interesa no ha recibido por el momento la atención que, pensamos, se merece. Hablamos de un cruce de caminos que ocupa buena parte del yacimiento, una encrucijada que, detenidamente analizada, resulta fundamental a la hora de contribuir a la caracterización de la red viaria vasca en época antigua y medieval.

*Grosso modo*, el yacimiento de Mariturri suele adscribirse a época romana, lo cual tiene bastante sentido si se tiene en cuenta que, la mayor parte de los vestigios recuperados en él, pertenecen a ese período. Ahora bien, es importante destacar que en la excavación se descubrieron también restos de época tardoantigua e incluso de época altomedieval, testimonios estos últimos que tenían sobre todo que ver con transformaciones o adaptaciones funcionales tardías de las estructuras originales romanas. Este era el caso también del cruce de caminos que nos interesa, un cruce que se fraguó en la Antigüedad y perduró como decimos durante la etapa medieval. Con todo, la importancia de esta encrucijada no se comprende si no ponemos en relación este yacimiento de Mariturri con otro lugar arqueológico situado en las proximidades. Nos estamos refiriendo en este

---

<sup>35</sup> Una buena panorámica al respecto la encontramos en BASTERRETXEA MORENO, A., *De Bermeo a Castilla*, Bilbao: Museo arqueológico, etnográfico e histórico vasco, 2002.

<sup>36</sup> Las primeras intervenciones se produjeron en el año 2001 mientras que las últimas tuvieron lugar en 2009, prácticamente una década ininterrumpida.

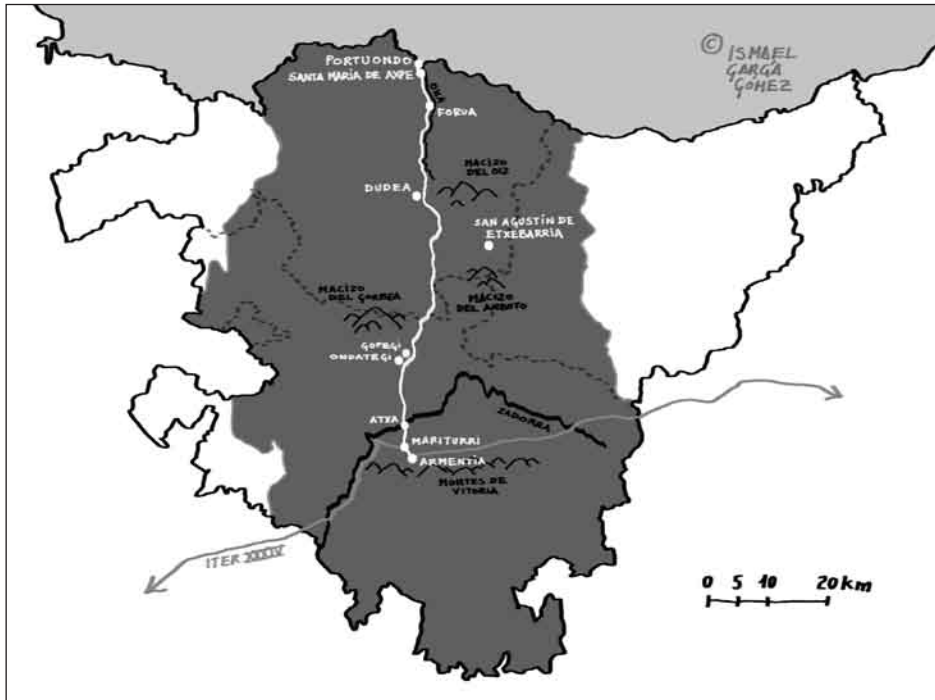


Fig.1. En esta imagen puede comprobarse cómo la ruta estudiada (en blanco), está perfectamente centrada y funciona como eje vertebrador del territorio que comprendía el antiguo obispado de Álava (sombreado en gris).

caso a la basílica de Armentia; ambos enclaves, considerados conjuntamente, constituyen un *hub* de comunicaciones clave ya desde la citada Antigüedad.

Este sitio de Armentia fue excavado por nuestro equipo prácticamente al mismo tiempo que se desarrollaba la intervención en Mariturri. De hecho, la reflexión que a continuación ensayamos es el fruto de un estudio comparado que estamos llevando a cabo con el fin de contextualizar aquellos trabajos, empezando por explicar el porqué de que fuera precisamente este el lugar elegido donde situar la sede del obispado de Álava allá por el siglo XI y aún antes.

Nótese al respecto cómo, cuando hablamos del obispado de Álava, estamos hablando de la primera institución administrativa que históricamente llegó a unificar los territorios que en la actualidad conforman Euskadi, puesto que, a pesar de su denominación, dicho obispado tenía dentro de su jurisdicción eclesial, no sólo Álava, sino también buena parte de Vizcaya y Guipúzcoa. Sea como fuere, la tesis que sostenemos es que, ese nudo de comunicaciones de época Antigua descubierto en Mariturri, fue uno de los principales, si no el principal motivo que impulsó a las autoridades eclesiásticas altomedievales a situar en Armentia la silla del obispo que controlaría todo ese territorio, desde la actual

Álava hasta la costa. Como creemos va a poder comprobarse, son múltiples y sólidos los indicios arqueológicos y documentales que apoyan la idea de que la columna vertebral de esa circunscripción episcopal la constituía una vía de comunicaciones, un corredor, que, por simplificar, podríamos decir que unía los enclaves de las actuales Armentia en Álava y Busturia en Vizcaya (ver figura 1). En este sentido, huelga recalcar, pero por si acaso lo hacemos, que dada la relevancia social, política, económica y sin duda cultural que tuvo dicho obispado, este eje de comunicaciones del que hablamos tuvo que ser también clave en la articulación de la red viaria vasca.

Dicho esto, antes de zambullirnos en un análisis más pormenorizado, nos gustaría señalar un último detalle, y es que todo apunta a que, dicha función vertebradora, parece haberla tenido ya este corredor mucho tiempo antes incluso del establecimiento del obispado, de modo que probablemente estamos hablando de un elemento troncal en las comunicaciones de nuestro país, acaso desde tiempos prehistóricos.

## 5.2. Aplicación del «MDEV» en la encrucijada de Mariturrei

Es apenas medio kilómetro el que media entre Armentia y Mariturrei, por lo que, en la práctica (a escala territorial queremos decir), puede considerarse que, esa iglesia que fue sede episcopal, y este cruce de caminos del que venimos hablando, ocupan ambos un mismo enclave. Tan estrecha relación viene subrayada además por el hecho de que el trazado del principal de los caminos que intersecan en el cruce, pasaba directamente por delante del citado templo. Pues bien, llegados a este punto, conviene revelar la identidad de ese camino tan importante. Hablamos del *Iter XXXIV*, esa ancestral vía de comunicaciones de época romana, apellidada también *Ab Asturica Burdigalam*, que no por ser de todos conocida, deja de merecer que nos detengamos brevemente en ella, sobre todo si así logramos una mejor comprensión del nudo de comunicaciones que estamos analizando.

Para empezar, es preciso retrotraerse en el tiempo, es decir, remontarse por un momento a la antigüedad para de ese modo lograr una mejor comprensión de la situación heredada en la Edad Media. Como es bien sabido, la *Iter* era una importante vía de comunicaciones que funcionaba a muy larga distancia conectando las localidades extremas de *Asturica* (actual Astorga, en León) y *Burdigala* (la moderna Burdeos, en Francia), en consecuencia, por Álava sólo discurría una parte muy reducida de su trazado. No obstante, como nuestro objetivo ahora no es ver qué supone el territorio alavés dentro de este largo trayecto sino justo el inverso, es decir, cómo influye la existencia de este corredor transpirenaico en la articulación de la red viaria vasca medieval, bastará con que traigamos a primer

plano la idea de que esta vía romana fue sin duda la más importante arteria de comunicaciones en nuestro ámbito geográfico. No sería exagerado afirmar en este sentido que era también su principal conexión con el exterior, ejerciendo como verdadero cordón umbilical y nexo entre el territorio vasco y la realidad continental europea situada más allá de nuestros más bien estrechos contornos montañosos.

No tiene por tanto nada de extraño constatar cómo fue precisamente sobre su trazado donde germinaron las poblaciones más prósperas de la Euskadi de aquellos tiempos. Por encima de todas ellas destacó, cómo no, la ciudad de Iruña-Veleia, pero hubo otras, como las localidades de Suessatio (actualmente Arcaya), Tullonio (Alegría) o Alba (Albéniz). De todas estas afortunadamente conocemos el nombre primitivo, si bien no ha sucedido así en todos los casos. En efecto, la denominación de muchas se perdió con el tiempo, de tal forma que hoy día para referirnos a ellas no tenemos más remedio que emplear el topónimo que, en tiempos modernos, les ha ido aplicando la propia arqueología a medida que se iba descubriendo que en el subsuelo de ciertos enclaves aparecían vestigios de núcleos urbanos de notable envergadura; ese ha sido por ejemplo el caso de los lugares de Salbaterrabide y de Mariturri, el yacimiento con el que hemos empezado este discurso.

En ese yacimiento de Mariturri, aparte del cruce de caminos que, como decíamos, no ha recibido aún la atención que a nuestro juicio merece, J. Núñez y F. Sáenz de Urturi se han centrado en el estudio de dos notables complejos construidos que aparecieron rodeando dicha encrucijada<sup>37</sup>, dos complejos cuya naturaleza nos ayuda a entender cómo se gestó este importante nudo de comunicaciones. Dichos complejos son, por un lado, un *vicus*, es decir, una pequeña población con todo su urbanismo y, por otro, una *mutatio*, que es la denominación que en tiempos romanos recibían las instalaciones que en los últimos siglos han dado en llamarse *casas de posta*. Estudiar la configuración espacial de esos dos elementos con respecto a nuestra encrucijada tiene sin duda un gran interés, pues más allá incluso del análisis estratigráfico, un detenido examen de su despliegue sobre el terreno puede permitirnos, y nos permite de hecho, deducir cómo fue gestándose todo el conjunto a lo largo del tiempo. Para ello vamos a basarnos en las propias investigaciones dadas a conocer por el equipo que allí trabajó, si bien sus resultados los someteremos al prisma de nuestro Método de Deconstrucción Estatigráfica Viaria, después de lo cual haremos una síntesis de la secuencia de hechos arqueológicos con objeto de facilitar todo lo que sea posible una comprensión global del proceso.

---

<sup>37</sup> NÚÑEZ MARCÉN, J. y P. SÁENZ DE URTURI, Una *mutatio* de la vía *Ab Asturica Burdigalam* en Mariturri (Vitoria/Álava), *Archivo Español de Arqueología*, 78 (2005), pp. 189-207.



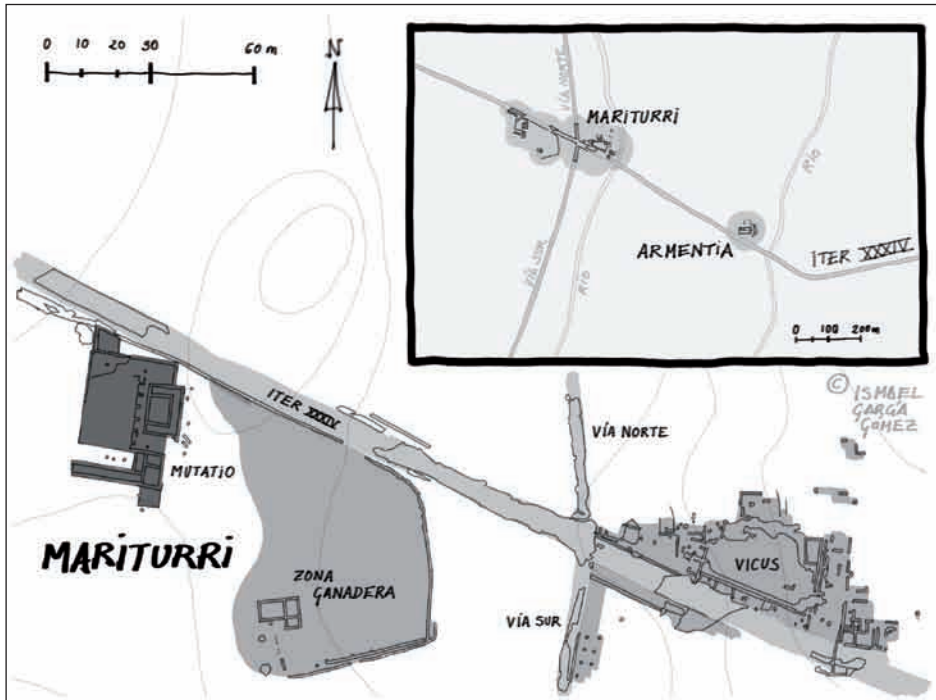


Fig. 2. En la imagen superior; plano general que muestra la escasa distancia que separa el sitio de Armentia del de Mariturgi. En la inferior; plano de detalle con los principales complejos hallados en las excavaciones del yacimiento romano.

Resulta sorprendente hasta qué punto, la hipótesis de trabajo que propone R. Chevallier para una lectura diacrónica de los trazados viarios de época romana, encaja con (y por lo tanto ayuda a entender) lo sucedido en Mariturgi. Chevallier, que es sin duda un clásico de referencia para todos los especialistas que se dedican al estudio de la red viaria romana, fue el primero en hacer notar la existencia de un curioso fenómeno urbanístico que se repite en las entradas de los asentamientos, villas y ciudades de la época. A este fenómeno lo denominó «*phénomène de patte d'oie*», lo que traducido al castellano sería más o menos «*fenómeno de la pata de oca*»<sup>38</sup>. Tal expresión es muy gráfica y descriptiva del hecho al que da nombre, pues lo que viene a sugerir es que, en las entradas de un poblado, el trazado de los distintos caminos que vienen a confluir en un mismo punto de acceso, presenta una forma arracimada que se parece mucho a la configuración de las garras en la pata de una oca. Ahora bien, tan original

<sup>38</sup> CHEVALIER, R., *Les voies romaines*, *op. cit.*, p. 301.

denominación no debe distraernos de lo verdaderamente importante, y es que, el análisis de ese fenómeno en un racimo concreto de caminos confluyentes, permite deducir la secuencia cronológica relativa, o si se prefiere, el orden temporal por el que, uno después de otro, fueron agregándose los caminos hasta conformar ese punto de convergencia. En nuestro caso, este fenómeno de la pata de oca es perfectamente visible en la configuración de las vías que confluyen en el yacimiento de Mariturri.

Aplicar este tipo de análisis de la caminería a un nudo de comunicaciones específico, el propio Chevallier nos advierte que es importante tener muy en cuenta la disposición y cronología de las edificaciones que se encuentran en los márgenes de las vías o caminos estudiados. En Mariturri fueron tres fundamentalmente los conjuntos edificados que se individualizaron (ver figura 2):

- a) Por un lado, al Oeste del yacimiento, se identificó un complejo construido que fue interpretado como una *mutatio*, es decir, como uno de aquellos inmuebles específicamente pensados para dar servicio a los usuarios de la calzada, a los viajeros de paso que necesitasen descansar, avituallarse, dar reposo a sus monturas o reparar los carros en que se estuviesen desplazando (entre otras múltiples funciones en las que no vamos a entrar).
- b) Por otro lado, al Este de la zona excavada, se descubrió un conjunto de edificaciones que, globalmente, han sido consideradas parte de un *vicus*, es decir, de un poblado o pequeña aglomeración de carácter urbano.
- c) Un tercer complejo hallado también en la intervención arqueológica fue la llamada ‘zona ganadera’, una estructura mucho más difícil de delimitar en lo arquitectónico (por ser en esencia un gran espacio abierto), pero de la que también se localizaron estructuras de cierta envergadura.

Así pues, siguiendo las indicaciones metodológicas de Chevallier, lo primero que había que hacer era servirse del estudio de esos tres complejos para intentar determinar, si eran ellos los que se amoldaban al trazado de los caminos que allí intersecaban, o si, a la inversa, eran los caminos los que vinieron a adecuarse con posterioridad a las construcciones. Las deducciones a las que llegamos con este análisis conjunto de los edificios y la encrucijada de caminos, pueden resumirse en dos principalmente:

1. Lo primero de todo fue la *Iter*. En efecto, según Chevallier, para poder afirmar que un camino dado es más antiguo que todo lo que le rodea es imprescindible que, a lo largo del tramo analizado, no se observe que su trazado hace algún tipo de quiebro. Este hecho es claro en el caso de la *Iter* XXXIV a su paso

por Mariturri, pues su trazado no presenta ningún punto de inflexión en todo el tramo observable dentro del yacimiento. Puede por lo tanto defenderse que, en esta encrucijada, antes que nada (antes que los otros caminos y que la *mutatio* o el *vicus*) fue la *Iter*.

2. Las vías que confluyen por el Norte y por el Sur, se añadieron con posterioridad. Hay otro indicio también muy relevante para Chevallier en estos cruces de caminos, un indicio que podría considerarse de tipo ‘inverso’ con respecto al anterior. Según el investigador francés, en lo que él ha podido observar a lo largo y ancho de la red viaria romana, los puntos donde los trazados camineros suelen mostrar sus principales giros o puntos de inflexión, coinciden con la embocadura o entrada de los poblados. Desde un punto de vista cronológico, esto implica que las vías que ‘inflexionan’ para adentrarse en zona urbana se están adaptando a ella, y si lo hacen, es porque su trazado es posterior a la aparición y consolidación de esa zona urbana. En el caso de Mariturri, lo que observamos es que tanto el camino que viene del Norte como el que viene del Sur (acaso ambas vías no sean sino dos segmentos de una misma calzada) ‘inflexionan’ en un mismo punto, el punto de entrada al *vicus*, por lo tanto, ahí tenemos la prueba de que tanto una como otra vía son posteriores al surgimiento del poblado descubierto en las excavaciones.

Como resultado de estos razonamientos lógicos obtuvimos la secuencia evolutiva del cruce de caminos en Mariturri, una secuencia que puede sintetizarse en cuatro momentos sucesivos y que viene corroborada por el análisis estratigráfico realizado en el propio yacimiento, gracias al cual pueden apuntarse, no sólo algunas dataciones relativas al origen de cada elemento, sino también al momento de abandono:

- Fase 1. Trazado de la *Iter* XXXIV. Esta calzada debió ser el primer elemento que se desplegó en la zona excavada. Las dataciones aportadas en los trabajos arqueológicos apuntan una cronología anterior al siglo I d.C.
- Fase 2. Surgimiento del *vicus*. En un período por ahora indeterminable pero siempre durante la segunda mitad del siglo I d.C., al borde de la *Iter* va surgiendo un pequeño poblado dotado de un urbanismo que se amolda a la configuración de la propia calzada.
- Fase 3. Conformación de la encrucijada. En un momento posterior, pero también dentro de la citada segunda mitad del siglo I. d.C., se pavimentan por primera vez los caminos que, en dirección Norte-Sur, consolidan ese poblado de Mariturri como nudo de comunicaciones.
- Fase 4. Erección de la *mutatio*. Siguiendo dentro de esa segunda mitad del siglo I. d.C., será en un tercer momento que las autoridades locales

promuevan la construcción de un edificio pensado específicamente para prestar servicio al tráfico que, al parecer cada vez de forma más intensa, transita por este punto de confluencia.

- Fase 5. Conformación de la ‘zona ganadera’. Según apunta el análisis estratigráfico esta zona ganadera empezó a funcionar ya en el siglo II d. C.

Pero como decíamos, el registro arqueológico también nos aporta interesantes datos sobre la desigual suerte y pervivencia de todos esos elementos a lo largo de la línea del tiempo. De forma sumaria diremos que tanto el *vicus* como la *mutatio* parece que desaparecieron a lo largo del siglo IV, a diferencia del *Iter XXXIV* que, a pesar de sufrir notables mermas, alcanzó los tiempos medievales reconvertido en Camino de Santiago. Sobre la fecha de abandono de la zona ganadera no podemos aportar datos, al menos en el estado actual de las investigaciones.

### 5.3. Del *vicus* de Mariturri a la necrópolis de Armentia

En cualquier caso, llegado este punto de nuestra exposición o razonamiento, conviene dejar Mariturri y dar un pequeño salto al vecino lugar de Armentia, donde veremos cómo ciertos datos nos van a ayudar a entender la relevancia de este cruce de caminos del que venimos hablando.

Pues bien, como ya comentábamos, no puede haber casualidad en el hecho de que, prolongando medio kilómetro hacia el sureste el trazado de la *Iter* (ver figura 2), vayamos justo a dar con la basílica de San Prudencio, un templo que, no por la gran significación que tiene para toda Álava, ha dejado de funcionar a lo largo de la historia como parroquial de la aldea de Armentia. Fue en este enclave donde tuvo su silla el obispo de la diócesis alavesa entre los siglos IX y XI, una diócesis que, recordemos, extendía su circunscripción hasta la costa (abarcando dentro de ella buena parte de Vizcaya y Guipúzcoa)<sup>39</sup>. Conviene volver a insistir en lo dicho apenas unas líneas más arriba, este nexo entre Armentia y Mariturri no sólo actúa como puente en un sentido espacial sino también en un sentido cronológico pues, como ya se ha comentado, de todas las infraestructuras rescatadas arqueológicamente, la del *Iter* fue, con mucha diferencia, la más longeva, hasta el punto de poder sin riesgo afirmarse que acabó convertida en ruta jacobea. Dicho de otro modo, en esencia (es decir, en su trazado), esta vía de origen romano,

---

<sup>39</sup> MAÑARICUA Y NUERE, A. de, *Obispados en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI, Victoriensia*, 19 (1964), pp. 1-183. Ver especialmente el plano desplegable situado entre las páginas 140 y 141.

que vio cómo a uno de sus flancos desaparecía el *vicus*, vio también cómo, a unos pocos centenares de metros, emergía la población de Armentia.

Debemos sin embargo preguntarnos si además de ese nexo tan evidente en lo físico, podemos aportar algún otro que corrobore la existencia de ese estrecho lazo que, a priori, parece vincular todos aquellos elementos presentes en Mariturgi y fechables en época Antigua, con la sede episcopal de tiempos medievales. Creemos que la respuesta a dicha interrogante es afirmativa, y que podemos hablar al menos de otras dos conexiones importantes.

La argumentación del primero de ellos es de carácter toponímico. En efecto, en una acertadísima observación de Núñez y Sáenz de Urturi, estos nos advierten del hecho de que el término latino '*Armentum*', que es de donde cabría pensar deriva el topónimo 'Armentia' significa 'ganado mayor' en referencia muy probablemente a esa amplia 'zona ganadera' cuyas instalaciones, como hemos visto, fueron descubiertas junto a la encrucijada, al *vicus*, a la *mutatio* y a los demás elementos a los que anteriormente nos hemos referido. Dicho de otro modo, este indicio, lo que nos está sugiriendo es que, la denominación de la actual iglesia y localidad (que tenemos documentada desde el año 1025)<sup>40</sup> deriva con mucha probabilidad del destino o funcionalidad que ya en aquel siglo II d.C. tenía el espacio que ocupa.

Este nexo nos parece especialmente eficaz a la hora de poner en conexión dos yacimientos entre los que aparentemente distan casi diez centurias, y decimos 'aparentemente' porque en el fondo lo que media entre esos dos momentos es más nuestro desconocimiento que otra cosa. Sin duda que el registro material y las, aún en proceso, tareas de laboratorio derivadas de las últimas excavaciones en Armentia, van a deparar sorpresas, pero mientras estas acaso llegan, otro interesante nexo entre ambos yacimientos, lo constituye un hallazgo epigráfico realizado a finales del siglo XVIII dentro de los límites del templo armentense. Fue concretamente el año 1776 cuando al parecer «en la huerta de la iglesia parroquial de Armentia, al desenvolver escombros para proceder a la restauración de la antigua colegiata» se localizó la mitad de una lápida funeraria romana con su correspondiente inscripción<sup>41</sup>. Este hallazgo (ver figura 3), que puede considerarse puntual, coyuntural y, en consecuencia, poco significativo, guarda a nuestro juicio una importante relevancia, si bien para evaluar su verdadera potencialidad indiciaria es preciso contextualizar este tipo de hallazgos epigráficos al menos en el territorio alavés. Haremos para ello un breve inciso.

<sup>40</sup> *Becerro Galicano Digital [doc. 583]* ([www.ehu.es/galicano/idx-consultado](http://www.ehu.es/galicano/idx-consultado) 16/06/2021).

<sup>41</sup> BARAIBAR, F., Epigrafía armentense, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XLIX (cuaderno IV) (1906), pp. 16-265.



Fig.3. Esté epígrafe romano (catalogado como CIL II 2938) es solo la mitad que resta de una estela cuyo texto ha podido ser reconstruido y es el que sigue: [D(is)] M(anibus) / [Domi]tio · / [---]tio · / [ann(orum)] LXXXV / [Pomp]eia · / [uxor] marito / [pienti]ssimo / [f(aciendum)] c(uravit).

Antes que nada, debemos hacer notar cómo esta lápida romana localizada en Armentia se encontró reducida a la mitad por un hecho evidente; en tiempos medievales, el monolito lapidario original fue destruido y fragmentado con idea de reaprovecharlo como material de construcción. Huelga señalar en este sentido que su forma paralelepípeda rectangular no es casual y que responde al uso que se pretendía dar a la pieza reutilizada, que no era otro que el de un sillar destinado a su vez a formar parte de un muro; al menos en Álava esta es una regla, más que una excepción. En efecto, la mayor parte de la epigrafía funeraria alavesa de época romana (y de otros períodos post-clásicos) la conocemos gracias a que, de un modo sistemático, las necrópolis del período romano fueron explotadas como verdaderas canteras. A pesar de su importancia clave, este es un fenómeno sobre el que se ha reflexionado poco, razón por la que estamos llevando a cabo un estudio específico que esperamos vea la luz próximamente. Baste sin embargo una breve observación que sirva al menos para comprender contextualmente el valor indiciario de la lápida armentense. Desde nuestro punto de vista, si bien la búsqueda de una economía de esfuerzos es constante en las técnicas constructivas de cualquier período histórico, ésta es especialmente evidente y característica en los períodos tardo-antiguo y altomedieval, por lo que, en este contexto, no tendría sentido reaprovechar la piedra de una lápida si esta ha habido que traerla de lejos. Este razonamiento, indirectamente, nos está indicando que las necrópolis de procedencia de las lápidas reaprovechadas en los templos medievales tenían que estar muy próximas a ellas, cuando no justo en el mismo sitio. En fin, como decimos, aún debemos completar un estudio en detalle del fenómeno, pero creemos que los argumentos que pueden aducirse al respecto son lo suficientemente sólidos como para pensar que esta deducción es algo más que una hipótesis de trabajo.

Conociendo ese secular hábito romano de situar los cementerios a lo largo de las vías de comunicación que salen de los poblados, en el caso del binomio Mariturri/Armentia no sería en nuestra opinión descabellado pensar que la localización del templo armentense coincidiese de algún modo en el lugar donde acaso pudo estar desplegada la necrópolis de nuestro *vicus*. De ser así, el caso de la sede episcopal de Armentia no sería muy distinto de otros muchos conocidos a lo largo y ancho del antiguo imperio. No pocas catedrales y templos cristianos medievales se erigieron sobre viejas necrópolis del mundo clásico; hablamos de una cuestión ampliamente documentada por la historiografía<sup>42</sup>.

#### 5.4. Atravesando la Vizcaya oriental, desde la ría de Mundaka

Ahora, para poder avanzar con nuestro discurso, conviene dar un breve paso atrás y recapitular cuál ha sido hasta aquí nuestra intención con toda la argumentación expuesta. Pues bien, nuestro objetivo ha sido destacar que, en el yacimiento de Mariturri, se hizo un descubrimiento de trascendental relevancia para la comprensión de la articulación viaria de nuestro país, a saber; el hallazgo de un nudo de comunicaciones clave, que, si bien tuvo origen en la segunda mitad del siglo I d.C., siguió funcionando en época medieval. Tal fue su importancia desde el punto de vista logístico, que las propias autoridades eclesiásticas gobernantes en el antiguo obispado de Álava (ss. IX-XI) no tuvieron dudas a la hora de ubicar junto a ella la sede central de dicha circunscripción episcopal. Era este un enclave totalmente cardinal; por un lado, estaba inserto en esa fundamental arteria de comunicaciones interregional que seguía siendo la *Iter* en la Edad Media; por otro, estaba en el extremo meridional de un importantísimo eje viario que vertebraba todo el obispado de norte a sur. Será el trazado de este último el que abordaremos a continuación. Trataremos de ir describiendo su recorrido, al tiempo que vamos aportando los argumentos que, a nuestro juicio, justifican su trascendencia.

Creemos que es importante comenzar recalcando dos hechos; uno, que el obispado de Álava es la primera circunscripción administrativa históricamente documentada que unió dentro de sí los territorios de Álava, Vizcaya y Guipúzcoa; dos, que la supervivencia de una institución de este tipo debía depender

---

<sup>42</sup> Son múltiples los ejemplos. Por mencionar solo algunos, un caso prototípico en la península es el de la catedral de Santiago de Compostela, otro es el de la vecina catedral de La Coruña, también la de Tarazona, la iglesia de San Vicente en Ávila, la basílica de Santa María del Mar en Barcelona, la catedral de Jaca, la basílica de Santa Eulalia en Mérida, etc. Una buena síntesis sobre las motivaciones de esta superposición, si bien centrada en el caso de las Islas Británicas, la encontramos en MORRIS, R., *Churches in the Landscape*, Londres: Phoenix Giant, 1997, pp. 6-45.

de un modo crítico de tener un control y accesibilidad efectivas a toda su circunscripción. Sobre esto último pensamos que apenas ha reflexionado nuestra historiografía, a pesar de que es evidente de que tanto la imposición efectiva de un dominio como la captación de rentas episcopales dependía de ello. Dicho esto, ha llegado el momento de indicar dónde estaba a nuestro juicio el extremo opuesto a Armentia en esta ruta vertebradora del obispado de Álava: nos trasladamos por lo tanto a ese enclave vizcaíno sobre el que se erigía el templo de Santa María de Axpe, es decir, nos vamos a la ría de Mundaka, o si se prefiere por simplificar, al entorno actual de Bermeo.

Para conectar estos dos puntos tan, aparentemente, separados, dejamos por el momento la arqueología y nos centramos en la documentación, siguiendo eso sí las reflexiones de J. J. Larrea<sup>43</sup>. En este sentido, no podemos sino comenzar analizando un conocido diploma fechado en enero de 1051, por el cual, el conde de Vizcaya, Iñigo López, y su mujer, Toda, donan al obispo de Álava el citado monasterio de Santa María de Axpe con sus tierras, pesquerías, árboles y su decanía de Parezi. Huelga quizá señalar que se trata de un registro que es seminal en varios sentidos; por un lado, porque se trata del primer testimonio diplomático vizcaíno, por otro, porque nos da cuenta por primera vez de la actuación del prelado alavés en territorio costero. No obstante, para nosotros es un documento relevante también porque no sólo ‘habla de’ Axpe, sino que da cuenta de un acto que ‘sucede en’ Axpe. La elección de este lugar a nuestro juicio como punto de encuentro no sólo tiene que ver con el objeto de la donación sino con una mejor conectividad de tal ubicación con respecto a la sede episcopal de Armentia, tal y como trataremos de argumentar en las siguientes líneas. Esta cualidad del lugar de Axpe como punto de encuentro, no es exclusiva suya por supuesto; en realidad responde a una lógica que es inherente al modo en que se articulan las comunicaciones en la Edad Media, así como a la forma de desplazarse en la época. Esta lógica influye y deja huella en la diplomática, puesto que para cerrar acuerdos es preciso buscar enclaves lo más fácilmente accesibles para todas las partes interesadas en los actos jurídicos que finalmente van a quedar plasmados por escrito<sup>44</sup>. Visualizados de este modo, los lugares de que proceden los distin-

---

<sup>43</sup> LARREA CONDE, J. J., La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI. En FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E. y J. PÉREZ GIL, (coords.), *Alfonso VI y su época. Los precedentes del reinado (966-1065)*, Sahagún (León), 4-7 de Septiembre de 2006, León: Universidad de León, 2007, pp. 69-118.

<sup>44</sup> Una buena aproximación al papel de estos lugares de encuentro en el ámbito jurídico medieval lo tenemos en: OLIVA MANSO, G., El medianedo. Resolución de los pleitos intermunicipales (ss. XI-XII). En FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M., E. PRADO RUBIO y L. MARTÍNEZ PEÑAS (coords.), *Especialidad y excepcionalidad como recursos jurídicos*, Madrid: Asociación Veritas, 2017, pp. 35-86.



tos individuos que confirman el citado registro, no hacen sino dibujar en nuestra mente las ramificaciones viarias, es decir, las mejores líneas de conexión, entre dichos enclaves y este lugar de Axpe, que, recordemos, estamos analizando por considerarlo el extremo norte de ese gran eje vertebrador de la red caminera medieval vasca entre Armentia y la costa. Al llamamiento para este acto del conde de Vizcaya, acudieron representantes de todas las circunscripciones vizcaínas en torno a Busturia; hablamos de los abades de Munguía, Bolibar y Abadiano, así como los señores laicos de Arratia, Baracaldo, Berango y Etxebarria.

La importancia de los lugares que funcionan como ‘punto de encuentro’ en toda esta franja territorial del oriente vizcaíno es proverbial. Sin duda el paradigma lo tenemos en el lugar de Gernika, pero nuestro objetivo es sobre todo rastrear actos jurídicos que nos informen sobre la zona preferente desde donde, de uno u otro modo, se interactuaba con el obispo alavés. En ese sentido a la nómina pueden añadirse otros ‘puntos de encuentro’, si se quiere no tan evidentes, pero que también parecen apuntar que fue este ámbito el de mayor penetración de la prelatura armentense en Vizcaya. En efecto, dos importantes documentos de mediados del siglo XI vuelven a hablarnos de otros dos actos legales de singular relevancia; en ambos, se toman decisiones que afectan a la jurisdicción episcopal alavesa. El primero de ellos afecta al enclave de San Agustín de Etxebarria en Elorrio y data del año 1053, el segundo tiene lugar en Dudea (proximidades de Amorebieta), en el monasterio del citado conde Iñigo López y está fechado en ese mismo año. A pesar de que Elorrio no está directamente sobre el eje vertebrador que estamos intentando describir, ambas localidades se encuentran inmediatas a Durango, que sí que lo está, por lo que a nuestro juicio son igualmente válidas a la hora de apuntalar la idea de que este corredor del que venimos hablando es clave desde muy antiguo, no sólo en la articulación del obispado alavés, sino también en las comunicaciones interregionales de Vizcaya con otros territorios colindantes. Para Larrea, los susodichos actos en Elorrio y Amorebieta forman parte de lo que él no duda en denominar como el ‘desembarco en Vizcaya’, es decir, como una de las mayores operaciones llevadas a cabo por parte de la monarquía navarra (García de Nájera reinaba por entonces) para consolidar efectivamente su poder en la zona<sup>45</sup>; en este sentido,

---

<sup>45</sup> En palabras de Larrea: «¿Cómo actúa el poder real ante esta realidad en el desembarco del que hablábamos más arriba? Toma los monasterios como el ámbito privilegiado en el que hacer visible la noción de soberanía delegada del poder real de que gozan los condes, y se apoya en aquellos para dar los primeros pasos en su integración en la estructura de gobierno territorial que es el obispado de Álava. Obsérvese que la política de reforzar este último cobra en Vizcaya una coherencia y un sentido incontestables». LARREA CONDE, J. J., La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI, *op. cit.*, p. 88.

el obispado funcionaba como una suerte de ariete para consolidar la autoridad real. Considerado este contexto, como arqueólogos, es decir, como historiadores especialmente interesados en la cultura material, no podemos concebir que una estrategia de ese tipo no fuera antes precedida de una política de potenciación de ciertas infraestructuras, imprescindibles desde un punto de vista logístico, para que dicho ‘desembarco’ pudiera en efecto llevarse a cabo. Esta idea pone de nuevo el foco de nuestro interés en ese gran eje vertebrador que, procedente de Álava y Armentia, se insertaría en Vizcaya hasta alcanzar la costa en el entorno de Santa María de Axpe.

En breve seguiremos avanzando por esa línea argumental, pero para apoyarla es oportuno el hacer otro inciso que ponga en evidencia que este eje vertebrador del obispado en su tramo vizcaíno también presenta indicios que nos hablan –como en Mariturri– de un origen remontable la Antigüedad. En este sentido, no puede interpretarse como circunstancial que, sobre la misma franja territorial, se localicen dos de los yacimientos arqueológicos probablemente más importantes para la caracterización del período romano en Vizcaya. Hablamos como no, de los enclaves de Forua y Portuondo, para los que A. Martínez Salcedo y M. Unzueta manejan unas cronologías notablemente asimilables a las ya señaladas para el complejo alavés de Mariturri y su encrucijada, una amplia horquilla que iría desde la segunda mitad del siglo I d.C. hasta el siglo V d.C.<sup>46</sup>. Con todo, puesto que no es nuestro objetivo el profundizar en su análisis, quedémonos al menos con la expresiva faceta toponímica de estos enclaves, pues, tanto en un caso como en otro, son las propias denominaciones que han perdurado hasta la actualidad, las que denuncian que no hablamos de dos puntos cualquiera en el territorio, sino de otros dos nudos de comunicación claves como en el caso de Mariturri. Nótese al respecto cómo, por un lado, el topónimo de Forua deriva del término latino *forum*, el cual por definición nos remite a la idea de un centro de intercambios y punto de encuentro del poblamiento circunstante; por otro, el término Portuondo obviamente nos está remitiendo a una localidad portuaria, un punto intercambiador, en este caso, entre los tráficos de carácter terrestre y los de tipo marítimo.

### 5.5. Zigoitia, territorio bisagra

Pero volvamos a la Edad Media en busca de nuevos nexos indiciarios que nos hablen del trazado de este importante eje de comunicaciones, volvamos asimismo a las fuentes arqueológicas y a Álava. Seguiremos rastreando esta ances-

---

<sup>46</sup> En el caso de Portuondo, el lapso temporal es algo más limitado, yendo del siglo II al siglo IV.

tral ruta en un territorio que podemos calificar de ‘bisagra’, un espacio actualmente englobado dentro del municipio de Zigoitia. Nos servirán de guía ahora las investigaciones de Sánchez Zufiaurre<sup>47</sup>, quien, en su exhaustivo estudio sobre las técnicas edilicias empleadas en las iglesias alavesas de época prerrománica, logró individualizar, de un total de 725 templos considerados, un selecto grupo de 25 que eran los que, aún en efecto, conservaban elementos constructivos anteriores al siglo XII. El sistema de análisis aplicado por el citado investigador permitió subdividir todo ese conjunto en seis subgrupos de iglesias, los cuáles a su vez, partiendo del estudio en detalle de cierto número de indicios tipológicos observables en sus muros, pudieron ser ordenados en una secuencia temporal coherente. Como resultado, el más antiguo de esos subgrupos pudo remontarse hasta el siglo IX, mientras que el más moderno de ellos, que es al que pretendemos referirnos, pudo ser fechado en la segunda mitad del siglo XI. Nuestro interés por este último radica en que, a diferencia de los cinco restantes, en la distribución territorial de los templos a él pertenecientes, se observa con toda claridad una pauta que toma como base las principales vías de comunicación de aquella segunda mitad de la decimoprimer centuria. En efecto, si estudiamos la dispersión geográfica de los seis ejemplares que conforman este subgrupo, cuatro de ellos no hacen sino jalonar el trazado de la antigua *Iter* romana sobre la que se localizan físicamente, un fenómeno que a nuestro juicio no puede ser interpretado como casual. Puede por lo tanto razonablemente concluirse que la renovación o creación de estos templos tuvo que formar parte de una operación de mayor calado, que tenía como eje vertebrador Este-Oeste la vieja calzada romana (*Iter XXXIV*). Si esto fuera así, también sería razonable pensar que las dos iglesias restantes pertenecientes a ese mismo subgrupo de templos datados en la segunda mitad del siglo XI, fueron renovadas en el contexto de la misma estrategia. Y es este punto al que pretendíamos llegar, puesto que esas dos iglesias (las de Ondategi y Gopegi) se ubican en el territorio de Zigoitia, coincidiendo sobre el trazado de ese otro gran eje de comunicación norte-sur que está siendo preferente objeto de estudio en este artículo. En este sentido, creemos que no puede obviarse el detalle de que, para Sánchez Zufiaurre, la razón que está detrás del surgimiento de estos templos no es muy distinta de la que aduce Larrea cuando habla del ‘desembarco en Vizcaya’ a mediados de esa decimoprimer centuria. La principal diferencia radica en que, mientras que, para Larrea, se trata de una iniciativa del rey García de Nájera, para Sánchez Zufiaurre se trata de una operación promovida por el hijo de aquel, es decir,

---

<sup>47</sup> Preferentemente vamos a referirnos a su tesis doctoral: SÁNCHEZ ZUFIAURRE, L., *Técnicas constructivas medievales: nuevos documentos arqueológicos para el estudio de la Alta Edad Media en Álava*, op. cit.

por Sancho de Peñalén. Ambos coinciden sin embargo en identificar al obispo de Armentia (García en el caso del primero, Fortunio en el caso del segundo) como principal agente sobre el terreno de los monarcas. En consecuencia, no nos parece descabellado pensar que en realidad las hipótesis de uno y otro no son sino complementarias, pudiendo quizá tratarse de dos facies sucesivas de un mismo proceso.

No contamos para Vizcaya con un estudio de similares características al de Sánchez Zufiaurre, razón por la cual no podemos alcanzar un mismo grado de precisión a nivel de dataciones. De hecho, el contexto arquitectónico en este territorio histórico es notablemente más modesto para esa época, lo que probablemente impediría todo intento de hacer un ensayo semejante. Con todo, sería absurdo no llamar la atención sobre otras interesantes pautas que han sido observadas en la cultura material vizcaína y que reflejan notables paralelismos a la hora de delinear, conjuntamente con lo visto en Álava, el trazado de esta gran ruta norte-sur de la que venimos hablando. En este sentido nos gustaría resaltar cómo las investigaciones de Azkarate Garai-Olaun y García Camino<sup>48</sup> ponen de manifiesto que el principal foco donde se concentra la inmensa mayoría de necrópolis, estelas y restos funerarios de época altomedieval en Vizcaya se localiza en el hinterland de las actuales localidades de Durango y Elorrio, una zona que entra sin ninguna duda dentro del corredor de comunicaciones que estamos describiendo.

## 5.6. Cruzando el Zadorra por Gobeo

En fin, en este progresivo retorno que hemos ido realizando durante las últimas páginas, desde Axpe hasta Armentia, aún querríamos hablar de un punto importante, pues tiene que ver con uno de los principales obstáculos orográficos que debía superar la vía que estamos trazando a lo largo de todo su trayecto; nos estamos refiriendo como no al río Zadorra. Para intentar determinar cuál podría ser ese lugar de paso, tenemos que volver a esa encrucijada descubierta en las excavaciones de Mariturri. Desde allí, si tomamos como referencia la orientación del vial que sale en dirección norte y prolongamos su línea virtualmente hasta alcanzar la localización de las antes aludidas iglesias de Ondategi y Gopegi (vecinas una de la otra), haremos una interesante comprobación. De nuevo, creemos que no puede ser casual que ese punto de corte atravesase justo el

---

<sup>48</sup> AZKARATE GARAI-OLAUN, A. e I. GARCÍA CAMINO, *Estelas e inscripciones medievales del País Vasco (siglos VI-XI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 1996, pp. 251-252.

municipio de Gobeo, una aldea (documentada por primera vez a principios del siglo XI) que alberga uno de los puentes más importantes en las comunicaciones del entorno de Vitoria-Gasteiz, un hecho que cobra aún una mayor significación cuando nos damos cuenta de que, asomados al río y sin salir del propio Gobeo, se localizan aquí los restos de otro de los yacimientos más relevantes de época romana en la Llanada alavesa; nos estamos refiriendo por supuesto al lugar de Atxa. En las excavaciones de este asentamiento, R. Loza y E. Gil Zubillaga rescataron importantes restos de poblamiento<sup>49</sup>, eso sí en dos períodos bien diferenciados; un primer hábitat estable remontable a la IIª Edad del Hierro y, cinco siglos después de la desaparición del anterior, otro hábitat, en este caso temporal, de un destacamento militar romano que permaneció allí acantonado entre finales del siglo I. d. C y principios del siglo II d.C. Sin duda este último es el que más nos interesa, puesto que por su cronología, debió convivir con todo el complejo de la misma época descubierto en Mariturri; es más, creemos que una interpretación conjunta de este último yacimiento y el de Atxa, puede incluso ayudarnos a entender los orígenes de este gran vial de que estamos hablando. Va a ser por lo tanto regresando al punto de inicio de nuestro recorrido que vamos a finalizar estas líneas.

Una de las principales, si no la principal, interrogante que se planteaba el equipo arqueológico que excavó en Atxa, era el porqué de la presencia de aquel destacamento militar a orillas del Zadorra; intentaremos ensayar una respuesta. En primer lugar, no cabe duda de que, desde un punto de vista logístico, la ubicación de su campamento fue muy bien escogida. Hablamos de una colina desde la que se podía tener un buen dominio visual de las inmediaciones, un altopiano situado justo en la zona por donde, de un modo más sencillo en decenas de kilómetros a la redonda podía cruzarse el Zadorra. Es precisamente en esta última cuestión del ‘punto de cruce del río’ donde radica a nuestro juicio una de las claves interpretativas del yacimiento, puesto que al ser uno de los pasos más importantes en las comunicaciones locales, su vecindad permitía al destacamento militar, por un lado, desplazar su contingente con la mayor rapidez posible al otro lado del río para llegar allí donde fuera requerida su presencia, y por otro, controlar la mayoría del tráfico entre la vertiente norte y la vertiente sur del cauce del Zadorra, puesto que, dadas las propias condiciones naturales, este tendría la tendencia a pasar por este punto.

No obstante, y precisamente porque desde el punto de vista logístico el campamento se situó en un enclave que podríamos calificar como óptimo, resul-

---

<sup>49</sup> GIL ZUBILLAGA, E., *Atxa, poblado indígena y campamento militar romano*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, 1995.

ta en extremo llamativo que los militares no construyeran algún tipo de recinto que ayudase mínimamente en su defensa. En este sentido, si bien estamos de acuerdo con los arqueólogos que recuperaron sus restos cuando apuntan que esas defensas pudieron no ser necesarias al tratarse esta de una zona pacificada, pensamos que aún quedaría por explicar la razón última de su presencia, porque si no vinieron a combatir, ¿a qué vinieron? Es obvio que un contingente de este tipo bien pudo desarrollar labores de policía en la zona, pero en nuestra opinión quizá aún más obvio sería pensar que viniera a desempeñar esa otra labor en la que, como es de sobra sabido, era experto el ejército romano; nos referimos como no, a la ingeniería de infraestructuras.

Tal y como se observó en la secuencia de ocupación de Atxa, la presencia de esta unidad militar fue temporal, si bien y con todo, estamos hablando, no de meses, sino de bastantes años. Teniendo todo esto en cuenta (incluida la posibilidad de que este destacamento viniera a desempeñar labores de ingeniería), tomando en consideración asimismo la excelente situación del campamento desde el punto de vista logístico, su más que evidente y directa relación viaria con la encrucijada de Mariturri (es decir, con el consabido nudo de comunicaciones situado sobre la *Iter*) y la cronología, creemos que lo más probable es que la misión de aquellos militares fuera trabajar en la mejora de esta gran vía de comunicaciones norte-sur de la que estamos hablando.

Nótese cómo al principio de la descripción de esta ruta, cuando analizábamos la secuencia de hechos constructivos en Mariturri siguiendo el criterio propuesto por Chevallier, situábamos, en una fase 3, la pavimentación de los caminos que confluían en la encrucijada desde el norte, una fase que, cruzando dataciones absolutas y relativas, ubicábamos en un momento avanzado de la segunda mitad del siglo I. d.C., es decir, prácticamente en coincidencia con la erección del campamento de Atxa. Esta última constatación nos anima a completar la hipótesis del destacamento de ingenieros, con la idea de que quizá, más que para mejorar una vía preexistente, su misión fue directamente la de crearla (al menos en términos de ingeniería romana). Pensamos además que su ámbito de trabajo no estuvo limitado a Álava, es decir, que quizá con ayuda de otras unidades acampadas en otros enclaves más al norte (recordemos en este sentido las también coincidentes cronologías de Forua y Portuondo), su objetivo fuera poner las bases de ese gran eje de comunicaciones del que venimos hablando. Su perdurabilidad a lo largo de los siglos hasta la Edad Media, su operatividad como columna vertebral del obispado alavés facilitando la acción administrativa de su prelado desde la sede de Armentia hasta la costa en el entorno de Santa María de Axpe, son a nuestro juicio buena prueba del éxito alcanzado con tal operación de infraestructura.

## VI. BALANCE

Una reflexión final. Al margen de que, como es obvio, el método aquí sucintamente expuesto es aún un instrumento susceptible de mejora, creemos que insiste en la línea de trabajo adecuada. Debemos aceptar que la documentación escrita, con ser imprescindible para el conocimiento de la génesis de nuestra red viaria, muestra claras dificultades para remontarse a las épocas más remotas. En ese sentido, y como sucede en otros ámbitos de la investigación histórica, la Arqueología constituye una muy buena opción, una opción para ahondar en la materialidad de los trazados viarios (tanto en la clave de Paisaje como en la de Espacio y Territorio) y en su naturaleza diacrónica. A lo largo de nuestra exposición, hemos tratado de poner en evidencia que la aportación arqueológica no tiene por qué reducirse al trabajo en los yacimientos, más bien, pensamos que su contribución a la historia de nuestra red viaria puede tener más un carácter de visión de conjunto, una visión holística e integradora, que, en conjunción con el trabajo en las fuentes escritas, podría quizá abrirnos a un nuevo paradigma en la visión de las redes de comunicación. Por último, aunque no pueden darse garantías al respecto, no nos cabe duda de que ese nuevo paradigma, de llegar, será de la mano de una visión y análisis estratigráfico de esas mismas redes.

## VII. BIBLIOGRAFÍA

ACEITUNO, Francisco Javier y Antonio URIARTE, Conectando un territorio: simulación de rutas de movilidad entre cazadores-recolectores y primeros cultivadores. El caso del Cauca medio (Macizo Volcánico, Colombia), *Trabajos de Prehistoria*, 76-2 (julio-diciembre 2019), pp. 219-235.

AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, *Necrópolis tardoantigua de Aldaieta (Nanclares de Gamboa, Álava)*, Vitoria: Diputación foral de Álava, 1999, pp. 35-38.

- La Arqueología de la Arquitectura a revisión. Archaeology of Architecture under review, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020). DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.009>

AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín e Iñaki GARCÍA CAMINO, *Estelas e inscripciones medievales del País Vasco (siglos VI-XI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 1996, pp. 251-252.

BALLESTEROS, Paula, Helena KIRCHNER, Margarita FERNÁNDEZ MIER, Julián ORTEGA, Juan Antonio QUIRÓS, Félix RETAMERO, Eugenia SITJES, Josep TORRÓ, Alfonso VIGIL-ESCALERA, Por una arqueología agraria de las sociedades medievales hispánicas. Propuesta de un protocolo de

- investigación. En KICHNER, Helena, *Por una arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*, Oxford: BAR, 2010, pp. 185-202.
- BARAIBAR, Federico, Epigrafía armentense, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XLIX (cuaderno IV), (1906), pp. 16-265.
- BASTERRETxea MORENO, Amaia, De Bermeo a Castilla, Bilbao: Museo arqueológico, etnográfico e histórico vasco, 2002.
- BERMEJO, Jesús, Aplicaciones de sintaxis espacial en Arqueología: una revisión de algunas tendencias actuales, *Arqueología de la Arquitectura*, 12 (2015): e031. DOI: <http://dx.doi.org/10.3989/arq.arqt.2015.122>
- CARANDINI, Andrea, *Historias en la tierra: manual de excavación arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1997.
- CHEVALLIER, Raymond, *Les voies romaines*, Paris: Armand Colin, 1972.
- FÁBREGA-ÁLVAREZ, Pastor, Un alto en el camino. Notas acerca del uso del SIG en los análisis de movilidad en arqueología. En MÍNGUEZ, María del Carmen y Enrique CAPDEVILA (coords.), *Manual de Tecnologías de la Información Geográfica aplicadas a la Arqueología*, Madrid: Comunidad de Madrid, Museo Arqueológico Regional, Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de la Comunidad de Madrid, 2016, pp. 159-182.
- FERNÁNDEZMIER, Margarita et al., The investigation of currently inhabited villages of medieval origin: Agrarian archaeology in Asturias (Spain), *Quaternary International*, (2014). DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.quaint.2014.01.032>
- FIELD, Sean, Heitman CARRIE, Richards-Risetto HEATHER, A Least Cost Analysis: Correlative Modeling of the Chaco Regional Road System, *Journal of Computer Applications in Archaeology*, 2-1 (2019), pp. 136-150. DOI: <https://doi.org/10.5334/jcaa.36>
- GARCÍA-GÓMEZ, Ismael, *Vitoria-Gasteiz y su hinterland. Evolución de un sistema urbano entre los siglos XI y XV. Colección Patrimonio, Territorio y Paisaje*, Bilbao: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2017.
- *Cómo se teje un paisaje histórico. Arqueología y Patrimonio Cultural en el enclave proto-urbano de Markinez (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2021.
- GILLINGS, Mark, Piraye HACIGUZELLER y Gary LOCK, (eds.), *Archaeological Spatial Analysis. A Methodological Guide*, London and New York: Routledge, 2020.
- GIL ZUBILLAGA, Eliseo, *Atxa, poblado indígena y campamento militar romano*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, 1995.



- HARRIS, Edward V., *Principios de estratigrafía arqueológica*, Barcelona: Crítica, 1989
- HERZOG, Irmela, Spatial analysis based on cost functions. En GILLINGS, Mark, Piraye HACIGÜZELLER y Gary LOCK (eds.), *Archaeological Spatial Analysis: A Methodological Guide to GIS*, Routledge, London and New York: Taylor & Francis Group, pp. 333-358.
- LARREA CONDE, Juan José, La herencia vasca: acción política y arquitectura social en Vizcaya y Álava antes de su incorporación al reino de Alfonso VI. En FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Etelvina y Javier PÉREZ GIL (coords.), *Alfonso VI y su época. Los precedentes del reinado (966-1065)*, Sahagún (León), 4-7 de Septiembre de 2006, León: Universidad de León, 2007, pp. 69-118.
- LYNCH, Kevin, *La imagen de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004.
- MAÑARICUA Y NUERE, Andrés de, Obisposados en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI, *Victoriensia*, 19 (1964), pp. 1-183.
- MATEU BELLÉS, Joan F. y Manuel NIETO SALVATIERRA, *Retorno al Paisaje*, Valencia: Ed. Evren, 2008.
- MESANZA, Amaia, Ismael GARCÍA-GÓMEZ y Agustín AZKARATE GARAI-OLAUN, Del edificio al paisaje, una panorámica metodológica de la Arqueología de la Arquitectura en el banco de pruebas de Vitoria-Gasteiz, *Arqueología de la Arquitectura*, 17 (2020) e096. DOI: <https://doi.org/10.3989/arq.arqt.2020.010>
- MORRIS, Richard, *Churches in the Landscape*, Londres: Phoenix Giant, 1997, pp. 6-45.
- NÚÑEZ MARCÉN, Julio y Francisca SÁENZ DE URTURI, Una mutatio de la vía Ab Asturica Burdigalam en Mariturri (Vitoria/Álava), *Archivo Español de Arqueología*, 78 (2005), pp. 189-207.
- OLIVA MANSO, Gonzalo, El medianedo. Resolución de los pleitos intermunicipales (ss. XI-XII). En FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Manuela, Erika PRADO RUBIO y Leandro MARTÍNEZ PEÑAS (coords.), *Especialidad y excepcionalidad como recursos jurídicos*, Madrid: Asociación Veritas, 2017, pp. 35-86.
- PASTOR, Sebastián, Patricia MURRIETA FLORES y Leonardo GARCÍA SANJUAN, Los SIG en la arqueología de habla hispana. Temas, técnicas y perspectivas, *Comechingonia. Revista de Arqueología*, 17 (segundo semestre 2013), pp. 9-29.
- POLLA, Silvia y Philip VERHAGEN (eds.), *Computational Approaches to the Study of Movement in Archaeology. Theory, Practice and Interpretation of*

*Factors and Effects of Long Term Landscape Formation and Transformation*, Berlin, Boston: De Gruyter, 2014.

QUIRÓS, Juan Antonio, Arqueología de la arquitectura. Objetivos y propuestas para la conservación del Patrimonio Arquitectónico, *Arqueología Medieval*: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/74/>

SANTOS, Milton, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Barcelona: Ariel, 2000.

SAUER, Carl Ortwin, The morphology of landscape. *University of California Publications in Geography*, 2-2 (1925), pp. 19-53.

THOMAS, Julian, Archaeologies of Place and Landscape. En HODDER, Ian (ed.), *Archaeological Theory Today*, Cambridge: Polity, 2001, pp. 165-186.

**LOS CAMINOS EN EL MEDIEVO:  
LA APERTURA DE RUTAS COMERCIALES  
EN LOS TERRITORIOS VASCOS**

Bideak Erdi Aroan: merkataritza-ibilbideak zabaltzea  
euskal lurraldeetan

Roads in the Middle Ages: the opening of trade  
routes in the Basque territories

José Antonio MARIN PAREDES  
Universidad de Deusto

Fecha de recepción / Jasotze-data: 24 de mayo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 13 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 13 de septiembre de 2021

La apertura de caminos y rutas comerciales medievales en los territorios vascos formó parte del proceso de la organización social del espacio desarrollado a lo largo del extenso tiempo medieval. En estas páginas caracterizamos cómo la paulatina instauración de la actividad comercial en los territorios vascos medievales contribuyó a su configuración territorial y al tendido de líneas de comunicación orientadas al principal camino comercial de la Europa medieval: el mar. Palabras clave: Organización social del espacio, territorialización, líneas de comunicación.



Erdi Aroko aldi luzean zehar izan zen espazioaren antolaketa sozialerako prozesuaren barruan kokatu behar da EAeko lurretan Erdi Aroan bideak eta merkataritza-ibilbideak zabaltzea. Merkataritza-jarduera Erdi Aroko euskal lurraldeetan pixkanaka ezartzeak lurralde-egituraketari eta Erdi Aroko Europako merkataritza-bide nagusira (itsasoa) bideratutako merkataritza-ildoak ezartzeari lagundu zien, eta orri hauetan hori ezaugarrituko dugu.

Hitz gakoak: Espazioaren antolamendu soziala, lurraldearen araberako sailkapena, komunikazio-ildoak.



The opening of medieval roads and trade routes in the Basque territories was part of the process of social organisation of the area occurring throughout the extensive medieval period. In this article we discuss how the gradual establishment of commercial activity in the medieval Basque territories contributed to their territorial configuration and to the establishment of lines of communication geared towards the main commercial route of medieval Europe: the sea.

Keywords: Social organisation of the area, territorialisation, lines of communication.

## SUMARIO

I. DESDE UNA CIMA. II. ANDAR POR LOS TIEMPOS MEDIEVALES. III. *IN RIPA MARIS*. IV. *ASY POR MAR COMMO POR TIERRA*. V. BIBLIOGRAFÍA.

### I. DESDE UNA CIMA

Hace ya unos años, Manex Goyhenetche sugirió historiar el País Vasco, Vasconia, avistando desde la cumbre del Urkulu la evolución de la organización social de las tierras ubicadas en ambas vertientes pirenaicas o entrambas orillas del río Bidasoa<sup>1</sup>. El planteamiento es muy sugerente sobre todo si lo que nos interesa observar y rescatar es cómo se desbrozaron en aquellas tierras los caminos que sirvieron para abrir, trazar y mantener rutas de comunicación y de comercio durante el largo tiempo del medievo.

Estas páginas están dedicadas a escudriñar cómo se perfilaron y qué papel desempeñaron las rutas comerciales medievales en la configuración de los territorios medievales vascos. Si a la panorámica que nos ofrece la cima del Urkulu le sobreponemos los usos que a ese vasto espacio le imprimió su población en ese largo tiempo, podremos reconocer cómo contribuyó el enrutamiento comercial a la configuración territorial medieval de las tierras vascas ¿Cómo debemos contemplar, entonces, el tiempo medieval en ese amplio territorio? Fundamentalmente observando ese espacio como un ámbito de circulación y no exclusivamente como el soporte natural de un área de mero tránsito. Por lo tanto, no trataremos aquí de delinear rutas territorialmente precisas sino en captar cómo contribuyó el movimiento de mercaderías y de gentes a la articulación de ese espacio de la Europa Medieval para rastrear las principales líneas de conexión entre los diferentes espacios de estos territorios, intentando captar cómo sus moradores usaron las tierras que habitaban y aprovechaban para vivir y convivir<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> GOYHENETCHE, M., *Historia General del País Vasco. Prehistoria-Época Romana-Edad Media*, I, Donostia: Ttartalo, 1999, véase pp. 7-14.

<sup>2</sup> Una visión sobre la evolución del poblamiento en ARAGÓN RUANO, A., La evolución del hábitat y del poblamiento en el País Vasco durante las Edades Media y Moderna, *Domitia*, 12 (2011), pp. 21-52. En esta misma dirección BARRENA OSORO, E., Formación territorial (s. VIII-XV), en AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, J. (dir.), *Nosotros los vascos. Gran atlas histórico de Euskal Herria*, Donostia-San Sebastián: Lur, 1995, pp. 97-112.

Y sin soslayar que ese movimiento formaba parte de los procesos de captación de rentas sobre la actividad productiva de los pobladores de aquellas tierras; es decir, sobre el acaparamiento de riqueza, de estatus y de poder generado entre sus pobladores, sus tierras y sus recursos. Sobre todo, porque ese acaparamiento estuvo implicado en los diferentes poderes que se ejercieron y concurrieron en uno de los usos de ese ámbito territorial: la circulación viaria en cualquiera de sus manifestaciones medievales<sup>3</sup>.

También hemos de tener presente que esa observación la realizaremos sobre una época en que la capacidad tecnológica de intervenir sobre el entorno natural estaba supeditada a las prestaciones que el propio medio ofrecía, según la orografía y el clima de cada lugar. Sobre todo, como veremos más adelante, a la hora de construir y mantener caminos, vados, puentes y puertos. La circulación de gentes por aquellos parajes dependía, en consecuencia, de su capacidad de aprovechar la orografía para explotar y poblar aquellas tierras y estaba subordinada a las condiciones climáticas. Una orografía y unas condiciones climáticas experimentadas por los moradores de aquellas tierras con los parámetros característicos de la cultura medieval, en el que el espacio era vivido, concebido y usado de formas distintas a las contemporáneas, y además estaba comprometido, predominantemente, con la explotación agropecuaria, pesquera y forestal.

Así que procuraremos centrarnos en reconocer cómo se tendieron las rutas que conectaron y desconectaron ese diverso paraje a lo largo de los mil cien años que solemos atribuir a la Edad Media y cómo pudo incidir la apertura de itinerarios para el tráfico comercial en su composición territorial y su estructuración social. Ciertamente la dimensión temporal que abordamos es extensa y entraña una cierta dificultad por la variada sucesión de vicisitudes registradas en esos siglos. A esta dificultad se suma la espacial, ya que el uso del espacio geográfico en aquella época no estaba exento de aprietos orográficos y climáticos, a los que, probablemente, las gentes de aquellas tierras encontraron la forma de afrontarlos y sortearlos. A través de ese dilatado tiempo, acotaron y atribuyeron con diferentes modalidades de organización social la orografía que habitaron y explotaron; obviamente, conviene insistir, con sus medios y posibilidades mate-

---

<sup>3</sup> En estas consideraciones sobre el «poder» tenemos en cuenta GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., Elementos de definición de los espacios de poder en la Edad Media. En DE LA IGLESIA DUARTE, J. I. y J. L. MARTÍN RODRÍGUEZ (coords.), *Los espacios de poder en la España medieval. (XII Semana de Estudios Medievales, Nájera, del 30 de julio al 3 de agosto de 2001)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojano, 2002, pp. 13-46, y MONSALVO ANTÓN, J. M., Antropología política e historia: costumbre y derecho; comunidad y poder; aristocracia y parentesco; rituales locales y espacios simbólicos. En LÓPEZ OJEDA, E. (coord.), *Nuevos temas, nuevas perspectivas en historia medieval. (XXV Semana de Estudios Medievales, Nájera, 28 de julio al 1 de agosto de 2014)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, pp. 105-158.

riales e inmateriales que, además, variaron muy sustancialmente desde el siglo IV al siglo XV. Por eso nos aventuramos a trazar un perfil, esto es, bosquejar en estas páginas el conjunto de rasgos peculiares que las rutas comerciales tejieron en las tierras de la vieja Vasconia para enlazar o desenlazar sus variados entornos, sus recursos y a sus moradores. Y, como todo bosquejo, supondrá que centraremos la atención en los rasgos más definitorios de ese perfil, a riesgo de orillar peculiaridades o detalles. En primer lugar, procuraremos identificar las características del uso social de aquellas tierras que promovieron recorridos para el transporte de mercancías<sup>4</sup>. En segundo lugar, trataremos de vislumbrar qué elemento fue el principal propulsor de líneas de comunicación para tender posibles rutas de tránsitos de mercancías y, finalmente en tercer lugar, de qué forma esas líneas de comunicación contribuyeron a delimitar la organización de las tierras vascas al alcanzar los años del siglo XV.

Si filmáramos prolongada y sucesivamente ese espacio a través del tiempo medieval europeo, el plano secuencia resultante ofrece una sucesión de imágenes que, arrancando en el tiempo del siglo IV, muestra inicialmente lo que parece ser un vasto espacio semivacío para adentrarse, paulatinamente, en imágenes de un ámbito articulado en el siglo XV en distintos territorios de desigual extensión, aprovechamiento y poblamiento, y con diferentes grados de jerarquización social entre sus moradores. Las imágenes que recoge esa secuencia son el resultado de que la progresiva aprehensión de ese espacio en dispares territorios aparejaba la jerarquización de las relaciones sociales, tal y como ocurrió en la Europa de aquellos siglos. Tal jerarquización se basa en la articulación de las vinculaciones sociales sobre unas actividades productivas que a lo largo de ese extenso tiempo se dedicaron a la ganadería, a la pesca, a la agricultura y a una cada más intensiva producción de hierro. Unas actividades a las que se fueron sumando las derivadas de una cada vez más especializada producción ferrera, la también progresiva construcción naval y unas crecientes dedicaciones al intercambio de productos mediante el transporte y el comercio terrestre, fluvial y marítimo. El paisaje de estas tierras mudó notablemente durante ese tiempo tan

---

<sup>4</sup> Por «uso social» nos referimos a la organización social del espacio. Al respecto véase GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Organización social del espacio en la España medieval: La Corona de Castilla en los siglos VIII a XV*, Barcelona: Editorial Ariel, 1985; GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Sociedad y organización del espacio en la España medieval*, Granada: Universidad de Granada, 2004; GUERREAU, A., Quelques caractères spécifiques de l'espace féodal européen. En BULST, N., R. DES-CIMON y A. GUERREAU, *L'État ou le Roi: les fondements de la modernité monarchique en France (XIVe-XVIIe siècles)*, Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1996, pp. 85-101; GUERREAU, A., Il significato dei luoghi nell'Occidente medievale: struttura e dinamica di uno «spazio» specifico. En CASTELNUOVO, E. y G. SERGI (eds.), *Arti e Storia nel Medioevo, I. Tempi. Spazi. Istituzioni*, Turín: Einaudi, 2002, pp. 201-239.

extenso. De un entorno dedicado a la ganadería, la trashumancia y a las actividades agrícolas, y habitado por diferentes formas de comunidades aldeanas, a finales de siglo XV la imagen resultante es un espacio engastado predominantemente en territorios poblados mediante dos formas de articulación concurrentes; por un lado mediante asentamientos villanos organizados por comunidades –con diferentes composiciones familiares, vecinales y parroquiales– ordenadas mediante el señorío corporativo de sus tierras y bienes; y, por otro, mediante distintos señoríos de titularidad linajuda sobre unas tierras, sus bienes y sus pobladores. Esta concurrencia de espacios de poder en estas tierras obedece a cómo sus pobladores solventaron las negociaciones y las disputas por ordenar recursos, acaparar rentas, dominar gentes, arbitrar disputas, delimitar territorios y tender líneas de intercambio mercantil y de comunicación.

En esta variación de entornos y composiciones societarias, los itinerarios comerciales también influyeron. Esa sucesión de imágenes es la que, precisamente, nos permitirá distinguir cómo fue perfilándose el uso y la atribución del espacio que generaron las rutas comerciales en esas tierras. Pero conviene, como hemos adelantado, que en esa distinción tengamos también en cuenta cómo andamos nosotros por aquel espacio durante los tiempos del medievo.

## II. ANDAR POR LOS TIEMPOS MEDIEVALES

Hasta la fecha, la manera de reconstruir la caminería medieval de los territorios vascos ha consistido en cartografiar la red viaria en cada uno de los espacios históricos de Vasconia; habitualmente, partiendo de imágenes generadas por la cartografía contemporánea. Así, los mapas de o bien Gipuzkoa, Araba, Lapurdi o el viejo reino de Nafarroa, por ejemplo, constituyen, según la variante extensión geográfica reconocible en los diferentes momentos de aquella época para cada uno de esos espacios, una plantilla sobre la que se presume los caminos, las veredas, los vados, las vías o canales fluviales, los puentes, los puertos e itinerarios por los que transitaban gentes, mercaderías, recuas, recaudadores, mensajes, creencias y noticias<sup>5</sup>. Tal recomposición es posible mediante los tes-

---

<sup>5</sup> Véase BARRENA OSORO, E. y J. A. MARIN PAREDES, *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa*. 1. *Antigüedad y Medievo*, Donostia- San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991; MÍNGUEZ, C. y M<sup>a</sup>. C. de la HOZ, *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1992; VILLALBA RUÍZ DE TOLEDO, J. F., Panorama de las vías de comunicación en Navarra durante la Alta Edad Media (siglos VIII-XII), *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 8 (1995), pp. 39-50; JIMENO ARANGUREN, R., Red viaria y cristianización, Pamplona. *Hispania Sacra*, 51, núm. 104 (1999), pp. 717-739. Sobre el área continental es de interés GOYHENETCHE, M., Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 143-145.



timonios escritos que reporta la documentación datada en aquella época sobre lugares, tránsitos y recorridos. Asimismo, el paisaje de cada uno de los territorios de Vasconia también aporta indicios, con su toponimia y su topografía, sobre los posibles usos viarios que en su orografía estamparon los siglos medievales. Escritos y nombres que sumados a los hallazgos arqueológicos nos han permitido recrear o intuir cartográficamente rutas, itinerarios y desplazamientos durante los años y siglos medievales. Ciertamente, la «lógica cartográfica» de nuestras plantillas nos facilita una visión y una lectura de sus entornos terrenales que presumiblemente los habitantes de aquellas tierras en aquellos tiempos no tenían, pero que a nosotros nos permiten conjeturar qué uso hicieron del espacio geográfico en sus tránsitos<sup>6</sup>.

Sin embargo, esa tarea no ha estado libre de apuros, pues una de las características que obstaculiza estas reconstrucciones es el laconismo de las fuentes escritas que se han conservado hasta hoy; sobre todo las que se redactaron en los períodos concernientes a la Antigüedad Tardía o la Alta Edad Media. En efecto, en los talleres de los historiadores y de los arqueólogos las escrituras de diversa índole relacionadas con los territorios vascos antes del siglo XIII son muy escasas, ocasionando la sensación de afrontar espacios y períodos vacíos. No obstante, a partir del siglo XIII la locuacidad documental aumenta según pasan los años y rebasan los siglos medievales, aunque los documentos generados y conservados a lo largo del tiempo en cada uno de los territorios históricos presentan diferencias en cantidad y en calidad, probablemente ocasionadas por cómo en cada territorio la población hizo uso y conservación de las escrituras<sup>7</sup>. Pese a esas diferencias, la facundia escrituraria bajomedieval ha posibilitado extraer una variada información sobre la realidad viaria y comercial desplegada

---

Este estudio se puede contextualizar con LOUBÈS, G., *Routes de la Gascogne médiévale*. En *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 2), 1982, pp. 33-55.

<sup>6</sup> El recurso a la cartografía para recrear espacios de pasado ya se apuntó en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *La Rioja Alta en el siglo X. Un ensayo de análisis cartográfico sobre los comienzos de la ocupación y explotación cristiana del territorio*, *Príncipe de Viana*, 132-133 (1973), pp. 309-336. En este sentido son muy interesantes GOÑI ARES DE PARGA, M. y E. RAMÍREZ VAQUERO, *Propuesta de trabajo cartográfico para el estudio del espacio histórico pirenaico*, *Domitia*, 12 (2011), pp. 53-72; RAMÍREZ VAQUERO, E. y M. GOÑI ARES DE PARGA, *Espacio político y escritura. La representación de los cartularios y libros del patrimonio de los reyes de Navarra (s. XIII)*. En ARIAS GUILLÉN, F. y P. MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 93-112.

<sup>7</sup> Una acertada descripción de esta situación en AGUINAGALDE, B. de, *La sociedad vasca y sus élites (s. XI - 1500), y la formulación de la hidalguía universal den 1527. Distinción, jerarquía y práctica sociales. (Con particular referencia de Guipúzcoa)*. En *El País Vasco, tierra de hidalgos y nobles. Momentos singulares de la Historia*, s. I: Fundación Banco Santander, 2016, pp. 31 y ss.

en Vasconia, aunque, dada la documentación que nos ha llegado, con desigualdad proporción para cada uno de los espacios históricos en los que la Vasconia citerior y ulterior se organizaron y encuadraron. Ahora bien, hemos de tener presente que recurrimos a unas escrituras que en su mayor parte no versan sobre temas viarios o de planificación de caminos o rutas de comunicación. Habitualmente, recurrimos a las escrituras en las que es posible captar informaciones que nos permiten inferir su relación con el uso del entorno para acciones de tránsito o indicios de movilidad. No será hasta la segunda mitad del siglo XV cuando dispongamos de documentos en los que se apuntan referencias más habituales sobre el uso caminero y portuario de determinados entornos delimitados poblacionalmente. Esta proliferación documental entronca con el «giro práctico» que experimenta el uso de la escritura en Europa desde el siglo XII, acrecentado a partir de 1200 mediante la elaboración de escrituras orientadas a fines prácticos relacionados con el registro de diferentes aspectos de la vida material e inmaterial de la convivencia medieval<sup>8</sup>. Uno de esos fines prácticos estaba relacionado con el ejercicio del comercio, cuyo desarrollo, ya en el siglo XV, fomentó que se escrituraran provisiones y ordenanzas versadas con el estado de los caminos, con las condiciones portuarias y con la paz de tránsito por los caminos, aunque sin precisar, en gran parte de aquellas letras, rutas precisas y detalladas.

Estos problemas empíricos y/o fácticos apremian a los historiadores a estrujar al máximo la información para rescatar los indicios y los datos susceptibles de ser las huellas de aquellas vías de comunicación. Para validar la información recopilada entre esos documentos, lo habitual es, como ya hemos apuntado, traducir la pesquisa cartográficamente, mediante un esmerado empeño, al escenario geográfico que reflejan o evocan, procurando una reconstrucción lo más fidedigna posible de las presumibles rutas. Un esfuerzo en el que la arqueología aporta una información imprescindible<sup>9</sup>.

Ahora bien, hemos de tener presente que a estos inconvenientes hay que sumar que la geografía que nosotros podemos contemplar y mapear en la actualidad no era, como hemos apuntado, percibida de la misma manera en los tiempos del medioevo. Hemos de prever que nuestra manera de cartografiar el espacio, que responde a una noción territorialmente contemporánea del espacio geográfico, difiere de cómo concebían ese mismo espacio en los tiempos del medioevo. De hecho, una de las primeras imágenes que tenemos de Vasconia, el

---

<sup>8</sup> Al respecto véase MENANT, F., Las transformaciones de la escritura documental entre los siglos XII y XIII, *Edad Media. Revista de Historia*, 16 (2015), pp. 33-53.

<sup>9</sup> Una buena muestra es QUEIRÓS CASTILLO, J. A., Arqueología de los espacios agrarios medievales en el País Vasco, *Hispania*, 69, 233 (2009), pp. 619-652. Véase asimismo *supra* nota 10.

célebre mapamundi de Saint Server, es un dibujo que representa la existencia de un lugar en el mundo del siglo VIII que aún mantiene la denominación que recibió en la antigüedad. El corónimo se basa en el etónimo, es decir, en la designación con la que se identificaba a los habitantes de ese amplio lugar. Como es conocido, esa ilustración representaba gráficamente la ubicación en el mundo de cada uno de los apóstoles cuando emprendieron el mandato de expandir la palabra de Dios. Un mundo concebido en tres continentes, Europa, África y Asia, cuyo centro es Jerusalén, y que acoplado a la bóveda celeste está circundado por el mar. La Vasconia representada en ese mapamundi responde a testimonios pronunciados por individuos foráneos que nombran a este territorio por la denominación por la que se conoce a sus habitantes; generando la sensación de que sus gentes parece que guardan silencio sobre ellos y sus tierras, manteniendo ese aparente mutismo en el medievo. Un silencio interrumpido en el alto medievo por el ruido que generaron las incursiones de visigodos, normandos y musulmanes por este antiguo lugar. Unas incursiones que trazaron sus propios itinerarios o que recurrieron a las vías existentes en la antigüedad tardía para trasladarse al continente o a la península.

Sin embargo, la arqueología está evidenciando que este espacio estaba habitado; podríamos decir que, sin hacer estruendos, los pobladores de estas tierras en aquellos tiempos nos han legado manifestaciones materiales de su forma de vida<sup>10</sup>. Los hallazgos que la arqueología está desvelando patentizan que

---

<sup>10</sup> La aportación de la arqueología está siendo de suma importancia. Para este texto hemos procurado atender AZKARATE GARAI-OLAUN A. e I. GARCÍA CAMINO, El espacio circumpirenaico occidental durante los siglos VI al X d. C. según el registro arqueológico: algunos interrogantes. En CABALLERO ZOREDA, L., P. MACEOS CRUZ y C. GARCÍA DE CASERO VALDÉS, (eds.), *Asurias entre Visigodos y Mozárabes*, Madrid: CSIC, 2012, pp. 331-351; AZKARATE GARAI-OLAUN A. e I. GARCÍA CAMINO, *Vasconia, tierra intermedia. Ritos funerarios de frontera*, (Los cuadernos del Arkeologi, 5), Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia/Diputación Foral de Álava, 2013; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Arqueología de la Alta Edad Media en el Cantábrico Oriental. En LLANOS ORTIZ DE LANDALUZE, A. (coord.), *Medio siglo de arqueología en el Cantábrico Oriental y su entorno. (Actas del Congreso Internacional)*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Álava, Instituto Alavés de Arqueología, 2009, pp. 449-500; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., La génesis del paisaje medieval en Álava: la formación de la red aldeana, *Arqueología y Territorio Medieval*, 13-1 (2006), pp. 49-94; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Despoblados medievales alaveses, *Arkeoikuska*, 11 (2011), pp. 23-32; QUIRÓS-CASTILLO, J. A. (dir.), *Arqueología del campesinado medieval: la aldea de Zaballa*. Documentos de Arqueología Medieval 3, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2012; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Oltre la frammentazione postprocessualista: archeologia agraria nel nordovest della Spagna, *Archeologia Medievale*, 41 (2014), pp. 23-38; QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Identidades locales y despoblamiento en la Baja Edad Media. Microhistorias y tendencias a través de la arqueología de los despoblados de Álava (País Vasco, España), *Reti Medievali Rivista*, 18-2 (2017); QUIRÓS-CASTILLO, J. A., Aristocracias, poderes y desigualdad social en la primera Edad Media en el País Vasco. En CATALÁN RAMOS, R., P. FUENTES. MELGAR y J. C. SASTRE BLANCO,

las fuentes escritas sólo testimonian una parte de lo ocurrido en los parajes de aquellos tiempos. Así que esa sensación de que nos ocupamos de unos parajes en silencio o de que tratamos sobre un espacio semivacío está siendo sustituida por unos testimonios que nos cuentan cómo se fue ocupando y explotando las tierras y sus recursos en las tierras de Vasconia.

Probablemente, las vicisitudes en las que debieron desenvolverse los pobladores de estos terrenos entre el siglo VIII y XI no conllevaron una delimitación precisa del espacio en territorios concretos más allá de los emplazamientos de poblamiento y porque su modo de vida no requería una organización social basada en relaciones sociales con raigambre y sentido territorial. Precisamente esta territorialización de las relaciones sociales se iría incrementando paulatinamente a partir del siglo XII, pero con desigual protagonismo en cada ámbito local según el aprovechamiento que los moradores aplicaron a los entornos en los que habitaban. La imagen resultante está compuesta por unos entornos sumamente variados en este espacio organizado a los lomos de la cadena montañesa pirenaica, resultado de cómo sus moradores adaptaron las condiciones naturales de cada vertiente a sus modos de vida.

Las montañas, valles, sierras, crestas, planicies, ríos y litorales que se extienden por los 20.664 km<sup>2</sup> que abarcan las tierras y aguas de Vasconia eran distinguidos, vividos y utilizados de diferente forma a la actual. La estructura geográfica de esta extensión, configurada en tres unidades como son Pirineos y Montes Litorales, Depresión del Ebro y Cuenca de Aquitania fueron habitadas y explotadas a lo largo del medievo de acuerdo con los recursos técnicos de los que dispusieron sus habitantes, dedicados al pastoreo, la agricultura, la pesca, la paleometalurgia y la guerra. A esas actividades hay que sumar, a partir del siglo XIII, las derivadas de una intensiva producción de hierro –basada en el aprovechamiento de la energía hidráulica y de recursos forestales– y a una cada vez más decidida actividad transportista y comercial. ¿Cómo afrontaban las gentes de aquellos siglos en los años anteriores a los del siglo XII la orografía de esas tres unidades para trasladarse por el territorio tanto a escala local como escala comarcal o regional?

Puede ocurrir que, con nuestra forma de entender hoy el desplazamiento por un territorio determinado a través de un mapa, lo que podemos vislumbrar como un «paso natural» no era tan «natural» en los siglos medievales. Si hoy

---

*Fortificaciones en la tardoantigüedad: élites y articulación del Territorio (siglos V-VIII D. C.)*, Madrid: Ediciones de La Ergáscula, 2014, pp. 143-158; QUIRÓS-CASTILLO, J. A. (dir.), *Arqueología de una comunidad campesina medieval: Zornoztegi (Álava)*. *Documentos de Arqueología Medieval* 13, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2018.

consideramos, por ejemplo, que un monte es un obstáculo para emprender una ruta, en los tiempos medievales quizá no lo fuera. De hecho, en la Europa del medievo son los bosques uno de los espacios más complicados de sortear y, además, son lugares de tránsito temidos. Lo mismo puede ocurrir con los valles, con los cursos fluviales o con los litorales. Incluso lo que hoy consideramos límites y demarcaciones entre territorios con un neto sentido delimitador de espacios, es probable que en los siglos medievales no tuvieran ese carácter para diferenciar tierras opuestas, simplemente enfrentadas por contigüidad, pero distinguidas por el aprovechamiento de sus tierras, recursos y por la forma de ocuparlo poblacionalmente. Incluso el desplazamiento de gentes por ese espacio consistiría en recorrer aquellos parajes creando las rutas más apropiadas según el momento. Un momento condicionado por factores tales como los climáticos, la estación del año, el medio utilizado para deambular o el motivo del desplazamiento, cuestiones que, en ocasiones solas o combinadas, motivarían la improvisación de la ruta emprendida con el simple objetivo de alcanzar el destino.

A todas estas apreciaciones hay que sumar un punto de vista que esgrimió, también hace unos años, Julio Caro Baroja a propósito del territorialismo y la territorialidad en Vasconia durante el medioevo<sup>11</sup>. Entre la Antigüedad tardía y la Baja Edad Media, las tierras de Vasconia fueron adquiriendo un sentido y un contenido territorial según los configuraron sus moradores desde sus propios ámbitos espaciales, dando lugar, entre finales del siglo XIV y a lo largo del siglo XV, a diferentes entidades territoriales como consecuencia de las actividades que encuadraron aquella vasta extensión en tierras delimitadas con un sentido más socialmente territorial.

Si retomamos la observación de este panorama desde la cima el Urkulu mediante el encuadre de las tierras de Vasconia en una línea temporal extendida entre el siglo V y el siglo XV veríamos cómo asoman y se suceden las imágenes de unas áreas evocadas y etiquetadas con las denominaciones, entre otras, de Ducado de Vasconia, Vizcondado de Lapurdí, Baiona, Bailío de Labort, Reino de Pamplona, Vizcondado de Zuberoa (Soule), Reino de Navarra, Condado de Bizkaia, Condado de Durango, Enkarterri, Karrantza, Señorío de Bizkaia, Aramaiona, Orduña, Condado de Araba, Tierra de Araba, Provincia de Araba, Tierra de Aiala, Condado de Oñati, Tierra de Gipuzkoa, Ducado de Guinea, Provincia de Gipuzkoa. Algunas de estas denominaciones, según avanzan los siglos, no delimitan con claridad el espacio que realmente abarcaban. Incluso áreas denominadas de una forma antes del siglo XI emergen en pleno siglo XIV con otra

---

<sup>11</sup> CARO BAROJA, J., *Introducción a la Historia Social y Económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián: Editorial Txertoa, 1986.

denominación, con la peculiaridad de que sí parece posible advertir la intención de distinguir un cierto contorno geográfico aún sin precisar, pero con tendencia a agrupar tierras y localidades enunciando un corónimo.

Esos cambios de nominación territorial son indicios de cómo se fue precisando el reconocimiento y la atribución de cada espacio a sus pobladores. El uso de cada una de las tierras aglutinadas bajo esas denominaciones evidencia cómo imbricaron sus relaciones sociales. Por un lado, para atribuir al espacio que ocupaban como una parte integrante de su forma de vida y, por otro, para reconocer la tierra que poblaban y explotaban como el marco adecuado para tejer sus relaciones. En consecuencia, la variedad de corónimos en los que emergieron para el siglo XV cada una de las tierras de Vasconia demuestran que el asentamiento y organización del poblamiento y la población fue un proceso gradual con distintos ritmos de territorialización. De hecho, esa variabilidad de espacios citados entre el siglo V y el siglo XI manifiestan que la población y el poblamiento en aquellos años no habían desarrollado un nítido y perceptible vínculo social con el espacio natural, delineando unos lugares con contornos y límites escasamente territorializados. En línea con los argumentos esgrimidos por Caro Baroja, en ese período prevalecía la vinculación parental o pseudoparental como criterio regulador del uso de los espacios y sus recursos<sup>12</sup>. Tal y como las investigaciones de José Ángel García de Cortázar apuntaron para las actuales tierras de Bizkaia, y Elena Barrena para el «solar» gipuzkoano. Esta realidad también sería el tipo de vínculo predominante en los valles de ambas vertientes de los Pirineos y en el norte de la actual Provincia de Araba<sup>13</sup>. Esta circunstancia añade más dificultades para rescatar los usos estables y permanentes de las posibles rutas camineras por estas tierras. Pero es un interesante indicio para sospechar que el ya mencionado laconismo de las fuentes de esta época a la hora de identificar nítidamente espacios como territorios obedezca a que esos territorios estaban, precisamente, en «formación», en gestación. Y probablemente, el hecho de que la actividad

---

<sup>12</sup> También apunta la pervivencia de este tipo de vínculos MÍNGUEZ, J. M., En torno a la génesis de las sociedades peninsulares altomedievales. Reflexiones y nuevas propuestas, *Studia Histórica. Historia Medieval*, 22 (2004), p. 176.

<sup>13</sup> Las investigaciones de José Ángel García de Cortázar están recogidas en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Investigaciones sobre historia medieval del País Vasco, 1965-2005: 20 artículos y una entrevista*. (Edición preparada por José Ramón Díaz de Durana Ortiz de Urbina), Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2005. Con respecto a Bizkaia y a Gipuzkoa véase GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., B. ARÍZAGA, M. L. RÍOS y M<sup>a</sup>. I. DEL VAL, *Vizcaya en la Edad Media. La evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, I, Bilbao: Haranburu, 1985 y BARRENA OSORO, E., *La formación histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la organización social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1989.

comercial de largo alcance comenzara a desplegarse a partir del siglo XII, como luego veremos, pudo motivar la necesidad y el interés, entre sus moradores, de acotar para comunicar o incomunicar esos espacios con la precisión geográfica o territorial que les era posible concebir, aplicar y practicar en aquellos siglos.

En todo caso, parece revelarse que la ruta que, precisamente, pasaba junto a la cima del Urkulu ya trazada en la Antigüedad Tardía, la calzada *Ab Asturica Burdigalam* (de Astorga a Burdeos) era la vía que pervivía para enlazar el continente con la península a través de los Pirineos. Unos Pirineos que, lejos de representar una barrera, eran un lugar de paso para transitar entre las tierras de ambos lados de la cadena montañosa<sup>14</sup>. Más que separar, esa cadena parece que vinculaba ambas vertientes sobre todo para una población escasamente asentada y fijada en ámbitos claramente acotados. Al menos hasta el siglo XII esta parece ser la situación, en la que tanto la cuenca del Adour como la del Ebro, y sus respectivas ramificaciones, parecen desempeñar un cierto papel en la circulación de las gentes por estas tierras. A las que habría que sumar las rutas trashumantes empleadas a ambas vertientes de la cadena pirenaica.

La historia de las diócesis y obispados en Vasconia durante el alto medioevo también proporciona indicios sobre una organización social del espacio aun escasamente territorializada. El obispado de Baiona, y el de Iruña (Pamplona) más el de Calahorra y la Calzada, con sus antecedentes como el obispado de Armentia, el de Burgos y el de Valpuesta muestran una proyección más centrada en sujetar almas que territorios, pues cuando a inicios del siglo XIII empiezan a perfilarse el Señorío, las Provincias, el Reino y la villa de Baiona esos territorios no encajan simétricamente con las extensiones episcopales<sup>15</sup>. Mientras los

---

<sup>14</sup> Al respecto véase POZO FLORES, M., Vascones y wascones. Las relaciones entre las dos vertientes de los Pirineos occidentales según las fuentes escritas y los testimonios arqueológicos (siglos VI-VIII), En GASC, S., Ph. SÉNAC, C. VENCO y C. LALIENA (eds.) *Las fronteras pirenaicas en la Edad Media (siglos VI-XV). Les frontières pyrénéennes au Moyen Âge (VIe-XVe siècles)*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2018, pp. 25-65; también interesa LARREA, J. J., Territorio y sociedad en la Vasconia de los siglos VIII a X. En QUIRÓS CASTILLO, J. A. (coord.) *Vasconia en la Alta Edad Media, 450-1000: poderes y comunidades rurales en el norte peninsular*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 2011, pp. 19-28. Interesa los planteamientos para abordar el período altomedieval LARREA CONDE, J. J. y M. POZO FLORES, Vasconia en la Tardoantigüedad: de la Antropología a una Historia en pedazos, *Revista Internacional de los Estudios Vascos. Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria. Revue internationale des études basques = International Journal on Basque Studies*, 60-1 (2015), pp. 44-77. También interesa AZKARATE GARAI-OLAUN A., Repensando los márgenes circumpirenaicos-occidentales durante los siglos VI y VII d C, *Zona Arqueológica*, 15 (2011), pp. 241-253.

<sup>15</sup> Sobre esta cuestión véase GASTAÑAZPI, E., Redes eclesiásticas diocesanas en el País Vasco (siglos XIV-XVI). En GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Religiosidad en el País Vasco (s. XIV-XVI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994, pp. 17-24; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Iglesia, religiosidad y sociedad en el País Vasco durante el siglo XIV, *Edad Media. Revista de Historia*, 8 (2007), pp. 99-144.

segundos sujetan hombres y tierras a una jurisdicción territorial, los primeros, los obispados perceptibles con posterioridad al siglo XIII acaparan feligresías independientemente de su ubicación en una de esas jurisdicciones territoriales. La imagen que resulta nos ofrece una «cristianización» del espacio que se articula desde sedes monásticas y episcopales, a las que se vinculan las poblaciones locales a través de sus propias jefaturas. Un proceso en el que a partir del siglo XI se insertarán las nacientes jefaturas territoriales, tanto para controlar, domoñar y encarnar el dominio sobre esas poblaciones, como la red de relaciones que vinculan esos lugares poblados con cada centro espiritual. Ese dominio sobre la tierra y sobre el cielo de sus habitantes por parte de las cúspides de las jerarquías sociales en cada espacio no estará exenta de tensiones y de conflictos a lo largo de todo el medievo, incluso integrando otro tipo de pugnas. Como sabemos, no será hasta el siglo XVI cuando comience un largo proceso de realineamiento de las extensiones tuteladas por una sede episcopal para hacerlas coincidir con determinadas jurisdicciones territoriales. Hasta entonces, la tensión entre ambas jurisdicciones es expresión del interés en controlar, mediante la sumisión de las gentes de estos lugares y de sus tierras, las rentas que generaban sus actividades. Los poderes feudales, encarnados en la Iglesia y en las nacientes monarquías y sus respectivas vinculaciones con las élites locales o lugareñas, competirán por acaparar y controlar las rentas y pobladores que producen estas tierras sobre todo en el período comprendido entre el siglo XI y el siglo XV, y aún perdurará hasta la centuria del quinientos, mediante una compleja red de ensambladuras con las poblaciones de cada lugar y sus respectivas jefaturas.

Probablemente, los centros episcopales y monásticos debieron recurrir a la vieja calzada romana y las veredas trashumantes para alcanzar los diferentes enclaves territoriales que vincularon a sus dominios. Sin embargo, desconocemos con exactitud qué ramales se derivaban de esa ruta, cuya principal conexión fluía entre Dax y Iruña (Pamplona), enlazando con Uharte Arakil y con Iruña-Veleia. Es por aquí por dónde comenzó, durante el siglo XI, una vía para peregrinos y viajeros que dio lugar a la ruta Jacobea, más frecuentada durante el siglo XII, en cuya trayectoria y paso se situó a Nájera. Hasta esa época, esto es, desde el siglo V hasta la conocida y archicitada visita de Aymeric Picaud a estas tierras, el panorama viario en Vasconia parece centrarse en la ruta jacobea<sup>16</sup>, al-

---

<sup>16</sup> Sobre el camino de Santiago, aparición, vigencia, orientación e incardinación social y viaria en estas tierras en GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla*. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 157-184; MARTÍN DUQUE, A., *El Camino de Santiago y la articulación del espacio histórico navarro*. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios*



rededor de la cual se desplegaban diferentes redes con itinerarios muy distintos y adaptadas a las diferentes condiciones orográficas del continente, de las áreas pirenaicas, y de las tierras que atraviesa el río Ebro y siempre enlazando núcleos más o menos estables de poblamiento, consistentes en comunidades y lugares aldeanos, y conectando recursos agropecuarios y actividades paleometalúrgicas<sup>17</sup>. En este horizonte predomina un cierto mutismo en las tierras peninsulares ubicadas en el litoral cantábrico. Sin embargo, dos núcleos procedentes de la antigüedad tardía parece que cobran una mayor pujanza en atraer flujos camineros. Se trata de Iruña (Pamplona) y de Baiona, poblaciones sobre las que comenzará a cobrar una mayor relevancia, a partir del siglo XII, un cierto enrutamiento comercial de gentes y de mercancías, pues ambas localidades despuntarán en el contexto de la época como lugares de mercado y nudo de comunicaciones<sup>18</sup>. Esta relevancia está en consonancia con la pujanza que entre la segunda mitad del siglo XII y el inicio del siglo XIV comenzará a tener en toda Europa la actividad mercantil a través de diversos mercados en distintos enclaves y por el afán de los europeos por acceder a materias, manufacturas y recursos ubicados y elaborados no solo en Europa, sino también en otras de las partes del mundo conocido por entonces. En las tres partes del mundo representadas en el mapa-mundi de Saint Servés.

Ahora bien, la principal vía de comunicación que se empleó en esta actividad comercial para conectar mercados fue el mar; el océano y el mar que ba-

---

*Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993*), Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 129-156; GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa Medieval. En Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval. (Actas de la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella. 22-26 de julio de 1991)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1992, pp. 15-52. Un interesante ejemplo de cómo también esa ruta fue un camino para extender prácticas y cultos cristianos entre los reinos peninsulares y los continentales en BARRIÈRE, B., *Routes et échanges entre Limousin et Espagne du XIe au XIIIe siècle*. En SÉNAC, Ph. (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.

<sup>17</sup> Véase AZKARATE GARAI-OLAUN, A., J. M. MARTÍNEZ TORRECILLA y J. L. SOLAUN BUSTINZA, *Metalurgia y hábitat en el País Vasco de época medieval: el asentamiento Ferrón de Bagoeta, Álava (ss. VII-XIV d. C.)*, *Arqueología y Territorio Medieval*, 18 (2001), pp. 71-89.

<sup>18</sup> ARIZAGA BOLUMBURU, B. y M. BOCHACA, *El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 41-53; BOCHACA, M. y B. ARIZAGA BOLUMBURU, *La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, (2012), pp. 71-87; ARIZAGA BOLUMBURU, B. y M. BOCHACA, *Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes à la fin du Moyen Âge*. En POLONIA, A. y A. M. RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 87-99; SORIA SESÉ, L., *Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca: Bayona-San Sebastián, Guipúzcoa-Labourd, Azkoaga*. 11 (2001), pp. 69-92.

ñaban las costas de las tierras de la cristiandad occidental. Este ha sido un factor que paulatinamente está siendo puesto de relieve por la historiografía centrada en esta época<sup>19</sup>. En lo que a las tierras vascas y sus rutas comerciales se refiere, este fue un ingrediente fundamental para su configuración. No sólo por convertirse durante la Baja Edad Media en la principal vía de actividades de toda la costa cantábrica ubicada en el Golfo de Bizkaia, sino que la explotación de esta vía también repercutió en la organización territorial del poblamiento, de la población, de la explotación de los recursos terrestres y en la forma de atribuir cada conjunto de pobladores su tierra y en la manera de establecer contactos y relaciones con su entorno. Pero fue el litoral cantábrico el ámbito que contribuyó a impulsar la conexión comercial de estas tierras con el mar, y enlazar con las rutas marítimas que llevaban a las por entonces tres partes del mundo<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Véase SARRAZIN, J. L. y Th. SAUZEAU (dirs.), *Le paysan et la mer. Ruralités littorales et maritimes en Europe au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 39), 2019; también interesa la «historia del Atlántico» relatada en ABULAFIA, D., *Un mar sin límites. Una historia humana de los océanos*, Barcelona: Editorial Crítica, 2021, pp. 429-718.

<sup>20</sup> Esta dedicación al mar está ampliamente documentada. Véase FERREIRA PRIEGUE, E. Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes. En *El Fuero de San Sebastián y su época*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982, pp. 217-234; ALBERDI LONBIDE, X. y A. ARAGÓN RUANO, La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 13-33; BARKHAM HUXLEY, M., El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 147-164; CHILDS, W. R., Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 55-64; FERRER I MALLOL, M. T., Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, (2003), pp. 115-128; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media. En FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (ed.), *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*, Portugalete: Ayuntamiento, 2006, pp. 27-74; INCLÁN GIL, E., El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI. En GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián, espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea 2005, pp. 17-78; MARIN PAREDES, J. A., La Provincia de tierra y de mar (siglos XIII – XV): hierro, navegación y comercio por el medievo del mundo. En *Gipuzkoa y la globalización. Ser, estar y aportar en el mundo global a lo largo de la historia*. [Inédito] [En prensa]; MARTÍNEZ MARTÍNEZ, S., Los puertos de Vizcaya en la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 51-69; RIVERA MEDINA, A. M., Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 168-196; RIVERA MEDINA, A. M., La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI. En POLONIA, A. y A. M. RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 171-191; RIVERA MEDINA, A. M., Mercaderes vizcaínos en los confines del

Y para enlazar con aquellas partes, había que concretar cuál era la tierra desde la que se partía y a la que se regresaba, y qué recursos había que destinar a esa actividad.

### III. *IN RIPA MARIS*

El título de este apartado procede de una cláusula de la bula emitida por Urbano II en 1097 por la que se concedía a la catedral de Iruña (Pamplona) ciertas rentas en San Sebastián<sup>21</sup>. Este hecho se enmarca en el proceso de captación de rentas de los lugares poblados a lo largo del territorio del que se ocupa estas páginas por parte de las entidades eclesiásticas, tal y como hemos apuntado líneas arriba. Justo ochenta y tres años después, esa misma localidad será aforada en 1180 por rúbrica del monarca navarro Sancho el Sabio. Ese aforamiento es un claro indicio de la intrusión de las jefaturas en la red de relaciones y de contactos generados entre los pobladores de esos lugares y las sedes eclesiales. Uno de los propósitos de ese proceder era potenciar el comercio entre el reino navarro, particularmente Iruña (Pamplona), y la villa de San Sebastián; esto es, el tránsito entre ambos núcleos. Un interés que era recíproco pues incumbía a los próceres de la villa donostiarra y a los pamploneses. Esta circunstancia, en lo que al enrutamiento que nos ocupa, situaba a los territorios vascos en el apogeo de la actividad comercial que empieza a descollar en la Europa del pleno medievo.

Estos testimonios permiten inferir que San Sebastián, entre 1097 y 1180, estuvo inmersa en una progresiva intensificación de actividades comerciales al socaire del puerto y burgo de Baiona, localidad que, en palabras de Eugene Goyheneche, se constituirá, cuando alcance el siglo XV y hasta que se vincule con el reino de Francia, en una especie de república marítima atlántica<sup>22</sup>. En efecto, las gentes de Baiona desempeñaron una destacada labor en el desarrollo de las rutas comerciales que estaban surcando el Atlántico y en los instrumentos necesarios para la realización y financiación de las transacciones e intercambios

---

Canal de la Mancha a través de las fuentes medievales, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 18 (2018), pp. 209-231.

<sup>21</sup> Véase LEMA PUEYO, J. A., Un oscuro pasado: Gipuzkoa y Navarra (siglos X-XII). En IRUJO, X. y A. ÁLVAREZ BERAESTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 13-42; ETXEZARRAGA ORTUONDO, I., La organización del territorio de San Sebastián y su entorno durante la Alta Edad Media: Una visión panorámica de su evolución. En IRUJO, X. y ÁLVAREZ BERAESTEGI, A. (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, op. cit., pp. 61-90.

<sup>22</sup> Véase GOYHENECHÉ, E., *Bayonne et la région Bayonnaise du XIIe au XVe siècle. Études d'histoire économique et sociale*, Bilbao: Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 1990, pp. 438 y ss.

mercantiles. De hecho, como es de sobra conocido la población de San Sebastián tuvo entre sus vecinos a gascones originarios de Baiona y a navarros. Esta población se incorporó a una historia que arrancó en 1161 cuando en el norte del atlántico se formó la Hansa. Como también es conocido esta red mercantil distribuía bienes por las costas y puertos de las tierras que hoy forman Alemania, Inglaterra, Países Bajos, Francia e Italia. A esta red se vinculó el norte de la Península Ibérica, ya que paulatinamente sus costas, tierras y habitantes se incorporaron a aquellos flujos comerciales en un contexto en el que también comenzaban a cobrar forma unas organizaciones políticas que maniobraban desde vinculaciones feudales hacia la paulatina configuración, sobre todo en los años que corrieron entre los siglos XII y XV, de reinos y monarquías con raigambre territorial. Francia, Inglaterra, Portugal, Castilla, y Aragón eran las nominaciones de esas formaciones cuya conformación incidió en la configuración de Vasconia, uno de cuyos resultados fue que Nafarroa se fuera tejiendo como reino. Estas formaciones feudales enlazaban sus relaciones con las jefaturas y élites que en diferentes espacios comenzaron a vertebrarse a raíz del proceso de jerarquización de sus gentes desarrollado a lo largo de todo el tiempo medieval, unas jefaturas que también procuraban acoplarse a esas redes para garantizarse su continuidad, sus rentas y su espacio de poder.

Entre los siglos XII y XIII las nacientes monarquías se sustentaban en su capacidad de establecer redes de relaciones con las jefaturas de ámbito local, y estas respondían a esas relaciones fortaleciéndolas para generar el reconocimiento de su posición sobre el resto de la población y garantizar su sumisión y, por alcance, el dominio de las tierras y recursos sobre los que se asentaban. El litoral y las tierras vascas ocuparon los tejemanajes de estas monarquías, ya desde el siglo XI, cuyos hitos más destacados los constituyen el matrimonio en 1152 de Leonor de Aquitania con Enrique de Plantagenet y el enlace en 1170 del castellano Alfonso con la hija de los anteriores: Leonor de Plantagenet. Con anterioridad, monarcas navarros había tejido sus alianzas con Normandía sobre la base de las relaciones establecidas entre la costa cantábrica y la normanda. En el entorno pirenaico del mar Cantábrico se pugnaba por dominar los espacios que aseguraban el acceso a las rutas marítimas y sus líneas de tránsito, y en cierta medida, gobernar el mar.

Posiblemente, como ya hemos apuntado, la paulatina delimitación de estos espacios y su aprovechamiento incidió en tensiones y disputas que el propio proceso de jerarquización social promovió, ya que incluía el acceso y uso de los recursos naturales y el control del trabajo y las rentas que la población era capaz de producir. Acaparar esas rentas era el sistema que producía estatus, riqueza y poder. Y, en consecuencia, adquirir la capacidad de ordenar tierras y pobladores con voluntad y autoridad.

La intensificación del intercambio mercantil a partir del siglo XII supuso una dispersión territorial de las fuentes de renta y su dominio, ya que algunos de esos rendimientos provenían de la mera producción agropecuaria o pesquera y otras rentas procedían de la circulación de mercancías y producción de manufacturas<sup>23</sup>. Las primeras estaban comprometidas en el dominio de la tierra y de sus productores, derivadas de una relación jerarquizada entre señores y comunidades primordialmente campesinas. Esta relación se inició y se fue asentando gradual y probablemente entre los siglos VIII y XII, con diferentes modos y alteraciones y no sin tensiones, para desarrollarse e incardinarse social y territorialmente en los años que alcanzaron la centuria del cuatrocientos. En el siglo XV, la vigencia, por ejemplo, de los señoríos de Oñati, Aiala, Orozko, Aramaiona y Guinea son el ejemplo de cómo se consolidó ese sistema de relación social, basado en el control de unas tierras y sus pobladores por parte de jefaturas ennoblecidas.

Pero la mayor parte de los términos que hoy componen el territorio guipuzcoano el área de Baiona, Iruña (Pamplona), la actual tierra de Estella-Lizarrá, la cuenca baja de la ribera navarra y la llanada alavesa se convirtieron paulatinamente, desde fines del siglo XII, en el escenario del desarrollo de actividades ligadas con la procedencia de las segundas fuentes de renta. Estas derivan de actividades ligadas con la circulación y con el movimiento de mercancías y con aquellas actividades anejas que contribuían a generarlas y que estaban orientadas a la explotación del mar como vía de comunicación y comercio. Ciertamente, la incidencia en la organización social y en la producción de recursos frumentarios y bienes conspicuos no era la misma si dependía de rentas provenientes de posesión de hombres y de mujeres y de sus tierras, de la proveniente de las rentas generadas por la producción y circulación de manufacturas o mercancías y del consecuente trato comercial. Además, el interés por la movilidad territorial y marítima estaba vinculado al segundo grupo de actividades por lo que era necesario organizar el territorio para el tránsito y para el acceso al litoral; esto es, con caminos, puentes, vados y puertos. En cambio, los intereses centrados en captar rentas de las producciones agropecuarias atenderían a los movimientos por el territorio como otra vía de aprehender rentas; acaparar rentas tasando solamente el tránsito de personas y mercaderías. Esta puede ser la razón de que cuando despegó, se acrecienta y se asienta la actividad comercial, la documentación, como se verá en la intervención de Rosa Ayerbe recogida en este volumen, testimonia el interés por impedir que la circulación por los caminos no fuera obstruida por

---

<sup>23</sup> Ambas fuentes de renta estaban comprometidas con el control de la tierra como principal cometido. Véase WICKHAN, Ch., *Europa en la Edad Media. Una nueva interpretación*, Barcelona: Editorial Península, 2017, pp. 36 y ss.

gravámenes que encarecieran el valor de las transacciones ni que tampoco fuese obstaculizada por hurtos o por cualquier otra acción que provocaran inseguridad, percances y, en consecuencia, la interrupción del tránsito. Obviamente, esas informaciones, localizadas persistentemente en documentos datados desde la segunda mitad del siglo XIII y durante los siglos XIV y XV, eran producto de las entidades que estaban interesadas en respaldar esas actividades y por los pobladores dedicados a las mismas. Pobladores que necesitaban organizar el territorio para trasladar y almacenar mercancías, actividad a la que se sumó las derivadas de la producción y de la venta de hierro en las tierras costeras peninsulares. Esta segunda fuente de renta desempeñó una destacada función en la promoción de la formación de villas, cuyo mayor impacto se produjo en el ámbito terrestre de Baiona y en los actuales territorios de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba<sup>24</sup>. De ahí la persistencia de la monarquía navarra por asegurar para el viejo reino el acceso al mar, tanto a través de San Sebastián como de Baiona. El reino navarro pugnó, en la última década del siglo XIII, por encontrar una vía hacia Baiona a través del puerto fluvial de Urt, en la confluencia del Aran con el Adour. Al perder este puerto, el Nive inferior se convirtió en la vía Iruña (Pamplona) – Baiona. Partiendo desde Iruña (Pamplona) la travesía consistía en alcanzar Ustaritz-Cambo atravesando el Baztan y después navegar por el curso fluvial hasta Baiona<sup>25</sup>.

El mar Cantábrico se estaba convirtiendo desde finales del siglo XII en la auténtica ruta comercial de la Vasconia del medievo. Ruta en la que fue posible poner en circulación un producto que caracterizó las actividades productivas de estas tierras y que también contribuyó a intensificar los flujos mercantiles: la fabricación de hierro.

La red de flujos generados por surcar el mar para enrutar la actividad comercial contribuyó a configurar el mundo de los europeos sobre la base de las tierras alineadas en las costas del Atlántico y enlazadas por los derroteros que vinculaban sus respectivas costas. Ya para el siglo XIV el mundo atlántico de los

---

<sup>24</sup> Una muestra de este despliegue en todo este ámbito territorial puede seguirse en MARTÍN DUQUE, A., El fenómeno urbano medieval en Navarra, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 727-760; MIRANDA GARCÍA, F., Fueros de franquicia y articulación del espacio pirenaico en Navarra (ca. 1150-1250). En ARRAQUÉ, J. P. y PH. SÉNAC (dirs.), *Habitats et peuplement dans les Pyrénées au Moyen Âge et à l'époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 2009, pp. 65-76; RAMÍREZ VAQUERO, E., El despliegue de la red urbana en Navarra. Espacios y movilidad entre el Adour y el Ebro (s. XII-XIII), *Príncipe de Viana*, 76 (2015), pp. 71-108; RAMÍREZ VAQUERO, E. La ciudad y el rey: renovación de la red urbana de Navarra al final de la Edad Media, *Anuario de Estudios Medievales*, 48-1 (2018), pp. 49-80; URTEAGA, M., Censo de las villas nuevas medievales en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, *Boletín Arkeolan*, 14 (2006), pp. 46-107.

<sup>25</sup> Véase GOYHENECHÉ, E., Instituciones administrativas del País Vasco francés en la Edad Media, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 43 (1973), pp. 207-262.

européens pivotaba sobre el puerto de Brujas. Al norte de ese puerto se desplegaba la Hansa y al sur las rutas que provenían del norte de la Península Ibérica. Y ambas redes confluían en ese punto del Flandes occidental para empalmar con las rutas terrestres hacia el interior de Europa<sup>26</sup>.

Las rutas que enlazaron con el litoral cantábrico conllevaron que el ámbito atlántico de la Península Ibérica pudiera conectar con los derroteros que, a lo largo del siglo XIII, habían vinculado el Cantábrico con el Mediterráneo. La toma de Sevilla en 1248 y el enfrentamiento de 1278 en Algeciras por el control de las rutas que llevaban al Mediterráneo son una buena muestra de esa realidad.

Un excelente muestrario de estas redes marítimas son el portulano de 1313 atribuido a Pietro Vesconte y el fechado en 1467 de Grazioso Benincasa. Entre el mapamundi de Saint Server y ambos portulanos, es posible percibir cómo con el paso del tiempo la orientación marítima de las tierras de Vasconia fue cobrando cada vez más importancia. Pero lo que podemos percibir en esos portulanos es que precisa lugares muy concretos de la costa de Vasconia. A diferencia del mapamundi de Saint Serves, en los portulanos se aquilatan las ubicaciones de lugares específicos: los puertos marítimos de las villas creadas y mantenidas por sus pobladores<sup>27</sup>. Un indicio claro de que el espacio comienza a ser reconocido por cómo lo organizaron sus propios moradores. Una organización en la que también desempeña un papel relevante la posibilidad de enlazar esas localidades no sólo por mar, sino que también por tierra. De hecho, justo un año después del aforamiento de San Sebastián, en 1181, Vitoria-Gasteiz también fue aforada por el mismo monarca navarro. A fines del siglo XII, además de comenzar el desarrollo de la actividad portuaria en el actual Golfo de Bizkaia, los aforamientos señalados evidencian la comprensión que en aquella época tuvieron sus moradores para respaldar la conexión con la costa a través de enclaves cuya población se desempeñaba en actividades comerciales. Tanto Iruña (Pamplona) como Vitoria-Gasteiz desplegaron el papel de referentes territoriales para

---

<sup>26</sup> Véanse WECZERKA, H., *Les routes terrestres de la Hanse*. En *En L'homme et la route en Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 1982 (Flaran, 2), pp. 85-105 y TRANCHAT, M., *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. I. *Tableau géohistorique*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2018.

<sup>27</sup> Junto a las obras citadas en la nota 20 (supra), son de interés dos estudios sobre dos puertos. En concreto GONZÁLEZ ARCE, J. D., *Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugaleta-Bilbao en la primera década del siglo XVI*. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y F. MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, Madrid: 2020, pp. 59-94 e IRIXOA CORTÉS, I., *Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaseo de la bahía de Pasaia*. En SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y F. MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima, op. cit.*, pp. 321-386.

tareas de acarreo y transporte, ya que posibilitaban la conexión de tierras con dedicaciones productivas diferentes<sup>28</sup>. Conectaban áreas de producción predominantemente cerealísticas y hortícolas con ámbitos dedicados preferentemente a actividades ganaderas, pesqueras y las derivadas de la explotación de los bosques de la zona. Obviamente, el incremento del trabajo ferrero fue un factor que determinó estas relaciones pues las áreas dedicadas a la producción de hierro dependieron de las áreas cerealísticas; bien a las que podían acceder por tierra o bien logrando esos abastos por mar. En el caso de Baiona, como hemos visto, es la cuenca del Adour el área por la que discurre la comunicación al norte de los Pirineos, enlazado a través de la actual Zuberoa con el Bearn. El curso del Gave de Pau, además, formó parte de una ruta transpirenaica conectada con las tierras catalano-aragonesas<sup>29</sup>.

En el caso de la península, esta tendencia se confirmará con el aforamiento de lugares como Hondarribia (1203), Getaria (1209) y Bermeo (1239). Las dos primeras localidades forman parte de la dinámica relacional emprendida entre San Sebastián, Baiona y Iruña (Pamplona). Sobre todo, con el aprovechamiento del puerto de Pasaia. En cuanto a Bermeo, apunta a que desde Vitoria-Gasteiz se perfila una ruta para también alcanzar la costa en ese punto del litoral. Situación que se reforzará con el aforamiento de Bilbao en 1300 y con el aforamiento en 1343 del puerto y villa de Deba.

A que esa situación fraguara contribuyó que, en 1296, Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Getaria, Bermeo y Vitoria integrasen la «Hermandad de la Marina de Castilla con Vitoria», más conocida como «Hermandad de las Marismas». Esta especie de coalición, integrada además por Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, respondía a un acuerdo suscrito por estas villas cantábricas para defender y amparar, autónomamente, sus actividades ante los poderes políticos de la época. La formación de la «Hermandad de las Marismas» consistía en un acuerdo entre sus integrantes para protegerse de las inestabilidades y contrariedades provocadas por las querellas con otras

---

<sup>28</sup> Un indicio de esta actividad y de los contactos entre la península y el continente es el asentamiento de occitanos y aquitanos en los burgos de Iruña (Pamplona) durante el siglo XIII. Tanto en San Nicolás, San Cernín y en la Navarrería se asentaron pobladores de esta procedencia, así como en Tudela y Lizarra-Estella. Al respecto véase LEROY, B., Dans la société marchande de Pampelune au XIII<sup>e</sup> siècle, des Aquitains et des Occitans. En SÉNAC, P. (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle, op. cit.*, pp. 233-240. Por su parte, IRIXOA CORTÉS, I., Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaso de la bahía de Pasaia, *op. cit.*, trata sobre el asentamiento de gascones en el litoral.

<sup>29</sup> Véase RIERA-MELIS, A., El sistema viario de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad. En GENSINI, S. (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, p. 432.



entidades y, en su caso, para lidiar con esas disputas y obtener ventajas afines a sus provechos. De hecho, mantuvieron acuerdos con Baiona para regular la navegación por las rutas atlánticas y los intereses que se desplazaban por ellas. Las gentes y tierras de Vasconia parece que desde el siglo XIII encuentran en el mar la ruta para conectarse, para comunicarse.

A fines del siglo XIII, el mar Cantábrico era escenario de las rivalidades entre las nacientes monarquías inglesa y francesa. Una rivalidad sustentada por la disputa de dominios territoriales en el continente cuya principal consecuencia fue el desencadenamiento de la conocida «Guerra de los Cien Años». Es sabido que la conflagración experimentó periodos intermitentes de enfrentamientos, y que solo fue más intensa a partir de la segunda mitad del siglo XIV. Este conflicto repercutió en la navegación y el mercadeo marítimo, pero sin mermar su desarrollo pues los mercaderes afectados buscaron soluciones y también aprovecharon la coyuntura para sus negocios. De hecho, desde el comienzo del siglo XIV los litigios entre ingleses, franceses y cantábricos provocaron diferentes disputas pesqueras y comerciales en el Golfo de Bizkaia. Vecinos de San Sebastián, Getaria, Hondarribia y Mutriku participaron en 1351 y en 1353, junto con otras localidades cantábricas inscritas en la «Hermandad de las Marismas», en treguas pactadas con la monarquía inglesa para proteger la navegación, pesquerías, embarcaciones, cargas y demás actividades anexas. A ese conflicto hay que sumar las propias inestabilidades internas del poder regio de Castilla en aquella época y su competencia, como hemos señalado, con la monarquía navarra por fiscalizar las tierras de Gipuzkoa que lleva a sus puertos. La acción de esta hermandad responde al hecho, como ya conocemos, de que en aquel entonces los sistemas políticos estaban constituidos por una pluralidad de entidades sociales, vinculados en diversas tramas de redes en torno a una monarquía desde la que se promulga cómo ordenar esas entidades sociales, y, sobre todo, cómo financiarlas, cómo sostener y mantener su posición social. Las relaciones de esa pluralidad se articularon mediante un abanico de obligaciones y servicios que se comprometían a prestar cada parte como apoyo mutuo y recíproco, con sus recursos y rentas. De este modo el ordenamiento de ese sistema tejía un haz de relaciones confluyentes en una monarquía. Esas relaciones estaban encarnadas en una serie de formas políticas complementarias como ciudades, villas, señoríos, corporaciones, órdenes y estamentos sociales, en cuyo seno trenzaban sus vinculaciones los moradores que habitaban y laboraban en ellas. Como ya conocemos se trata de «monarquías compuestas» que articulan una serie de corporaciones generadas en y desde las jefaturas locales en su estructuración de las relaciones sobre las poblaciones, sus recursos y sus territorios. En el caso de la «Hermandad de las Marismas» las villas hacen uso de sus atributos para atender sus asuntos por sus propios medios y mediante su ligazón en una corporación

de intereses. Sobre todo, en este caso, los intereses que navegaban por el mar. Y nos pone sobre la pista de que esas estructuras relacionales encontraron en las rentas provenientes de la actividad comercial una de las vías más plausibles para concentrar en una monarquía un reino; esto es, una red de relaciones tejida entre una entidad regia y las diferentes corporaciones locales para, mediante el respaldo mutuo y recíproco, afianzar sus posiciones de dominio y de captación de rentas, y disponer de la intermediación regia como la forma de arbitrar los usos de las corporaciones vinculadas, a cambio de financiar ese arbitrio y articularlo mediante un sistema fiscal regio. Este sistema parece que resultó, a largo plazo, más eficaz para encuadrar tierras en territorios que el procedimiento basado en la mera gestión de la expropiación de unas rentas obtenidas de la explotación agropecuaria de la tierra y regentada por jefaturas competitivamente vinculadas entre sí y ligadas a una entidad regia.

Los pobladores de los centros y territorios dedicados a las actividades comerciales se centraron en propulsar y respaldar sus labores adecuando los recursos necesarios, mientras que los señoríos linajudos y formas parecidas de dominio sobre tierras y personas se apegaban al mantenimiento y fortalecimiento de esa práctica de generar y extraer sus rentas. Ciertamente, este panorama, perceptible a partir de finales del siglo XII en adelante, muestra la convivencia de dos sistemas de generación de renta que no aparece de manera diáfana en las fuentes de aquella época. Se trata de un proceso complejo que pudo incidir notablemente en las tensiones y conflictos que se desarrollaron en los años del bajomedievo. Por un lado, porque se pugró por hacer prevalecer uno de esos sistemas sobre el otro –con desigual resultado en cada territorio– y, por otro, porque también hubo quien los compaginó o quién derivó personas, recursos y tierras al mantenimiento predominante de uno de esos sistemas<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Una muestra relevante de investigaciones sobre esta cuestión son CASADO ALONSO, H., Comercio y hombres de negocios castellanos y navarros en los inicios de la «Primera Edad Global». En *En los umbrales de España. La incorporación del Reino de Navarra a la monarquía hispana. (Actas de la XXXVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 18-21 de julio de 2011)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 1992, pp. 15-52; DACOSTA, A., El hierro y los linajes de Vizcaya en el siglo XV: fuentes de renta y competencia económica, *Studia Historica. Historia Medieval*, 15 (1997), pp. 69-102; DACOSTA, A., *Las fuentes de renta del linaje Salazar. Aportación al estudio de las haciendas nobiliarias en la Corona de Castilla durante la Baja Edad Media*. En DÍAZ DE DURANA, J. R. e I. REGUERA (eds.), *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de Estudios Históricos de la Villa de Portugalete*, Portugalete: Ayuntamiento, 2002, pp. 43-64; DÍAZ DE DURANA, J. R., El mundo rural guipuzcoano al final de la Edad Media: progreso agrícola, gestión y explotación de la tierra, *España medieval*, 21 (1998), pp. 69-96; DÍAZ DE DURANA, J. R., Patronatos, patronos, clérigos y parroquianos. Los derechos de patronazgo sobre los monasterios e iglesias como fuente de renta e instrumento de control y dominación de los parientes mayores guipuzcoanos (siglos XIV a XVI), *Hispania Sacra*, 50 (1998), pp. 506-507; DÍAZ DE DURANA, J. R. y A. DACOS-

Este panorama nos muestra que los territorios vascos que alcanzan el siglo XV tienen lejanas resonancias de lo que fueron mil cien años antes. Si retomamos las imágenes que podemos percibir desde la cima del Urkulu, pero enfocando hacia la centuria del cuatrocientos, ese encuadre nos ofrece unas relaciones sociales complejas y una geografía humana distribuida y enmarcada en marcos territoriales ajustados a las condiciones orográficas y productivas de cada espacio, orientados hacia la costa cantábrica y la fachada atlántica, por unas rutas que, como ya hemos visto, desde el siglo XIII ya habían alcanzado a las que llegaban y se internaban por el Mar Mediterráneo.

El portulano fechado en 1467 y trazado por Grazioso Benincasa mencionado líneas arriba, nos muestra cómo las tierras de la Europa actual abrazan el mar como una extensión sobre la que era posible transitar. Un tránsito con los riegos y limitaciones oceanográficas que el tráfico marítimo debía afrontar en el medioevo, pero con una capacidad de transporte y de alcance menos limitados de lo que era posible asumir mediante travesías terrestres. En el caso del que se ocupa estas páginas, la costa continental y peninsular del Golfo de Bizkaia podría considerarse como la ruta que surcada mediante cabotaje permitía arribar a cada puerto y, a su vez, esos puertos serían los puntos desde los que navegar los derroteros que conectaban con tierras y gentes de otros puertos ubicados en lares distantes. Pese a los riesgos que, como hemos apuntado, comportaba en aquellos siglos la navegación, la vía marítima:

«presentava notevoli vantaggi, primo fra i quali la possibilità, con il vento favorevole, di coprire lunghe distanze in tempi brevi, non confrontabili con quelli necessari a un viaggiatore via terra. Le traversate non erano tuttavia prive di disagi e di pericoli»<sup>31</sup>.

A la brevedad de las rutas marítimas, hay que sumar que la capacidad de transportar cargas más pesadas y voluminosas era más factible por mar que por tierra. Y, sin duda, el transporte de hierro y de sus derivados encontró en

---

TA, Titularidad señorial, explotación y rentas de los recursos agrícolas, ganaderos y forestales en el País Vasco al final de la Edad Media, *Studia Historica. Historia Medieval*, 32 (2014), pp. 73-101; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Nobles y ciudades en el País Vasco. Una relación variable a fines de la Edad Media. En MILLÁN DA COSTA, A. y J. A. JARA FUENTE, *Conflicto político: lucha y cooperación. Ciudad y Nobleza en Portugal y Castilla en la baja Edad Media*, Lisboa: Instituto do Estudos Medievais, 2016, pp. 99-136; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Mercaderes, financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media, En IRIJOA CORTÉS, I., F. J. GOICOLEA JULIÁN y E. GARCÍA FERNÁNDEZ (coords.), *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2018, pp. 19-80; NOAIN IRISARRI, J. J., Señoríos, señores y pecheros en la navarra moderna, *Iura Vasconiae*, 3 (2006), pp. 193-220.

<sup>31</sup> SIMBOLA, P., I pericoli del mare: corsari e pirati nel mediterraneo basso medievale. En GEN-SINI, S. (dir.), *Viaggiare nel Medioevo, op. cit.*, p. 369.

los derroteros marítimos el medio más idóneo para las posibilidades técnicas empleadas en la navegación de la época, la cual, además, mejoró entre los siglos XII y XV.

Cabría preguntarse si la delimitación perceptible en la segunda mitad del siglo XV de los territorios de Vasconia como Reino de Nafarroa, Provincia de Gipuzkoa, Señorío de Bizkaia, la Provincia de Araba, el bailío de Lapurdi, Baiona y Soule obedeció a cómo en cada una de las entidades que regían aquellos territorios imprimieron unos contornos diferenciados y diferenciadores, abarcando población y recursos y procurando tejer líneas comunicantes en el interior de esos espacios y de estos con los circundantes. Un indicio a este respecto es la constitución en esos espacios de Hermandades, entre cuyos atributos destaca el interés por prodigar el uso de los caminos. Así ocurre con cada una de las hermandades que desde finales del siglo XIV abarcan las tierras identificadas con Bizkaia, (1394), con Gipuzkoa (1397), con Lapurdi (1400), con Nafarroa (1450) y con Araba (1463). En su constitución, la institucionalización del hermanamiento tiene un mayor sentido territorial; ponen en común el espacio que habitan y que explotan. De esta forma el esfuerzo de componer un mismo territorio creó uno de los principios vertebradores de la asociación de cada Hermandad y, además, un ámbito concreto en el que focalizar y acatar las decisiones en los asuntos que a sus integrantes les convenía tratar y promulgar para amparar y desplegar sus intereses.

Es en este contexto cuando ya en el siglo XV es posible intuir cuáles fueron los puntos territorialmente más consolidados para erigirse en los núcleos hacia los que convergían diferentes rutas y desde las que partían otras.

#### **IV. ASY POR MAR COMMO POR TIERRA**

El título de este epígrafe es una expresión que puede localizarse entre las escrituras de la segunda mitad del siglo XV con cierta asiduidad. Pareciera que la paulatina organización de las rutas comerciales en las tierras de Vasconia encontró en sus tierras y en el mar las vías por las que sus pobladores enlazaron con otras tierras, para intercambiar sus productos por aquellos que necesitaban, y para hacer del intercambio una de sus actividades; tanto por mar como por tierra.

Hacia 1477 el humanista y cronista Alonso de Palencia bosquejó una interesante imagen de estas tierras:

«A septemtrione continuo sub radicibus montium eorundem Vascones Aquitani, quibus finitimi Vascei littora Oceani tenent, et usque ad Astures uersus occidentem angustas incolunt ualles et maritimis ex commerciis locupletantur,

atque ex ferrariis uenam ferri copiosam ualde ubique subfodientes in uniuersam Hispaniam magnamque orbis partem ferro calihique ditant».

Hierro, comercio y mar son, a ojos de este narrador, los distintivos de esta tierra, que páginas más adelante el mismo cronista, al narrar una estancia del castellano Enrique IV en Vitoria-Gasteiz, ciudad a la que describe como «urbe admodum glebae uberis et amena», detalla:

«Qui quidem Guipuscani quondam Cantabriae uel Nauarrae participes erant, latusque alterum tenent iugis altioribus Cantabriae conterminum, alterum autem Oceano portibusque Vasceorum contiguum est, a septentrione paululum in occasum uergens; sed si ad orientem parum diuertas, conspicias a fronte uallis extremae que ut prefertur Cantabris heret paruo estus maritimi discerniculo conterminari Vascones, lingua habituque necnon moribus Cantabrorum, Guipuscanorum atque Vasceorum consimiles, nisi quod et nauigationibus Vascones haud student, idque Vascei ac Guipuscani plurimum exercent carentes copia frugum uinique res nihil habentes nisi uel a Cantabris uel a Vasconibus concedatur apportandum»<sup>32</sup>.

Imbuido por su formación humanista y por los relatos latinos sobre el norte de la Península Ibérica, el cronista percibe aún en estos territorios la Cantabria evocada por aquellos testimonios de la antigüedad grecoromana, pero también observa, además de una placentera y fértil Vitoria-Gasteiz, el ejercicio de la navegación y el comercio entre los pobladores de estas tierras. Entre gentes que, según su percepción, se asemejan en lengua, vestimentas y costumbres.

El largo proceso de enrutamiento que hemos perfilado desde la cima del Urkulu no estuvo exento de tensiones y conflictos, que sin duda repercutieron en el uso y mantenimiento de las líneas de comunicación. Sobre todo, en lo concerniente a su estabilidad y continuidad como áreas de tránsito permanente.

Las tierras vascas durante este período parece que se organizaron sobre un eje de doble sentido de relaciones norte-sur, alrededor del mar que bañaba sus costas, pero integrando ese mar en la configuración de sus tránsitos. Ciertamente, los flujos no fueron constantes y estuvieron sujetos a incidencias de todo tipo; por ejemplo, demográficas, productivas, climáticas e incluso, bélicas. A partir del siglo XIII los pobladores de estas tierras alineadas junto al mar Cantábrico organizaron sus respectivos territorios con los procedimientos que encontraron posibles, cuyo resultado, alcanzado ya los años de la segunda mitad del siglo XV, supuso la diferenciación de aquellas tierras de la antigua Vasconia

---

<sup>32</sup> Ambas citas en PALENCIA, A., *Gesta Hispaniensia: ex annalibus suorum dierum collecta*, (edición, estudio y notas de Bryan Tate y Jeremy Lawrence), Madrid: Real Academia de la Historia, 1998, la primera en la página 21 y la segunda en la 154.

en heterogéneas entidades territoriales encuadradas con un sentido diferenciador y diferenciado. Alonso de Palencia, en sus observaciones, ya percibía, al distinguir Gipuzkoa y Nafarroa, quienes eran sus moradores: «guipuscani» y «nauarrae». Pero no debemos soslayar que el desarrollo de la territorialización en este tiempo tan extenso por el que nos hemos desenvuelto en estas páginas supuso una reorganización continua de contornos y límites de espacios de poder que repercutieron en el mantenimiento y perdurabilidad de las rutas terrestres. De hecho, en las escrituras de la centuria del cuatrocientos es frecuente encontrar referencias a «camino viejos», evocados como sinónimo de rutas abandonadas; o que se explicita el despeje o reapertura de alguna vereda ocupada por alguna plantación o delimitada como parte de una propiedad y, en consecuencia, sustraída al tránsito. También son habituales las indicaciones sobre puentes dañados o vados inhabilitados. Esta dispersión de informaciones tiene en común que los concernidos son, precisamente, los centros villanos. Son estas entidades las que a través de sus archivos nos desvelan que fueron sus pobladores los que procuraban abrir y mantener el acceso y la salida a sus localidades y términos adyacentes para enlazar con los términos y moradores enclaves similares y, además, alcanzar los que predominaron como centros principales de transacciones. Como hemos señalado páginas arriba, el «hermanamiento» de estas localidades generó un espacio de poder de carácter territorial vinculado a ese hermanamiento. Así, se forjó un espacio ordenado por el conjunto de localidades hermanadas que, a veces con contornos cambiantes entre los siglos XIII y XV, configuraron unos territorios a una escala que permitía, dada la orografía de cada espacio y probablemente la correspondiente densidad demográfica, articular una red de comunicaciones «interna» practicable, aunque precariamente sostenible con los medios de la época, para, de este modo, articular su conexión con otros enclaves ubicados en los territorios vecinos delimitados de una forma semejante<sup>33</sup>. Ya no se trataba solo de enlazar pequeños enclaves ubicados en diferentes lugares, sino de encadenar territorios colindantes a través de los vínculos que «hermanaban» a sus correspondientes vecinos y que los ataban a una tierra concreta dentro del territorio que abarcaba cada Hermandad.

---

<sup>33</sup> Sobre cómo era la comunicación terrestre podemos encontrarla en las embajadas navarras a Castilla en 1352 y 1362. Al respecto CARRASCO PÉREZ, J. y J. R. VILLEGAS DÍAZ, Nueva Embajada de Navarra a Castilla en 1362. Las cuentas del viaje, *Historia. Instituciones. Documentos*, 8 (1981), pp. 85-150 y LINCOLN, K. C., From Estella to Sevilla, Records of a Trip, *eHumanista: Journal of Iberian Studies*, 35 (2017), pp. 540-614. Y eso que sólo «transportaban» mensajes. Una pormenorizada reconstrucción de un itinerario de Bilbao a Burgos puede consultarse en GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Negocio de armas y medios de transporte en España a finales del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 29 (2015), pp. 72 y ss.

Durante los siglos XIII y XV, la paulatina concreción de los territorios históricos vascos convirtió la añeja Vasconia representada en el mapamundi de Saint Server en una especie de mosaico, en el que cada pieza está constituida por un conjunto de pobladores centrados en explotar los recursos más productivos de sus territorios. Si, por ejemplo, la elaboración de hierro y sus derivados caracterizó predominantemente a Gipuzkoa y Bizkaia, y la producción cerealística a Araba y a Nafarroa, esta disparidad influyó en impulsar relaciones de intercambio comercial entre estos territorios fomentando a su vez la actividad transportista<sup>34</sup>. Una actividad de transporte incentivada por el aprovechamiento que hicieron desde esos mismos territorios de las rutas marítimas. Rutas, mediante las que se conectaba con Baiona y sus tierras aledañas, a las que se añadían los recorridos del Adour y los caminos pirenaicos.

Los enclaves portuarios de la costa conectados con las rutas marítimas, tanto para recibir como para expedir mercaderías y todo lo anejo a estas prácticas, coadyuvaron a consolidar las dedicaciones productivas de cada territorio y, en el caso de los territorios costeros, promovió las actividades necesarias para los soportes y las dedicaciones navieras, y acoger en sus puertos no solo a las mercaderías, sino que también a acarreadores, a mercaderes y a gentes del mar. Los territorios costeros peninsulares es probable que desempeñaran mediante sus enclaves portuarios un importante papel como promotores de la circulación y movimiento de gentes, noticias, creencias, ideas y mercaderías. Prolongaban las rutas terrestres tanto hacia el interior como hacia el exterior de las tierras conocidas y contactadas por entonces, movilizand o gentes y recursos.

El poblamiento en villas de los territorios vascos, consolidado para el siglo XV, pero aún sujeto en años venideros a reajustes territoriales, nos trasmite una imagen compuesta por los efectos de una fecunda actividad transportista y mercantil, cuya principal vía de acción es el mar. Pero la percepción de rutas terrestres nítidas y concretas se resiste. Si observamos todos los núcleos de poblamiento villano como posibles nodos de una red, parece lógico que esa

---

<sup>34</sup> Al respecto EPSTEIN, R. S. *Libertad y crecimiento. El desarrollo de los estados y los mercados en Europa, 1300-1750*, Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009, pp. 146 y ss., señala que la protoindustria bajomedieval tendió, en Europa, a concentrarse en áreas compactas que compartían características «topográficas, comerciales e institucionales». Una de esas características era que esas áreas estaban ubicadas en tierras montañosas o costeras «marginales» no aptas para una producción cerealística sostenible, pero con recursos y capacidades para desarrollar una actividad industrial concentrada en su territorio dotado de una estructuración urbana que les permitió mantener un significativo crecimiento. En nuestro caso, cabría añadir que la incardinación de estas tierras mediante las líneas de comunicación entre espacios y mediante las dedicaciones transportistas, tanto terrestres como marítimas y tanto *ad intra* como *ad extra*, contribuyeron a consolidar la organización de las tierras vascas en las entidades territoriales que emergieron a lo largo de los siglos XIV y XV.

maña represente el sostén de los itinerarios de las rutas de transporte, comercio y comunicación. Una red en cuyo tejido destacan unos nodos más que otros. Al norte del Pirineo, el espacio ordenado en torno al Adour converge hacia Baiona. Como hemos visto, a través del Nive, Nafarroa mantuvo su enlace con Baiona, sobre la que también convergió, a través de la Gave de Oloron y la Gave de Pau, conexión transpirenaica con tierras catalano aragonesas. Al sur, Iruña (Pamplona), Estella-Lizarra y Tudela son los núcleos que ordenan a través del valle del Ebro los principales desplazamientos<sup>35</sup>. Ambos ejes tienden a enlazar hacia el Cantábrico, sobre el que convergen, a través de Vitoria-Gasteiz, rutas del interior de la Península para encaramarse desde la llanada alavesa a núcleos como Bilbao, Bermeo, Portugalete, Deba y San Sebastián con el puerto de Pasaia. A través de estos enclaves se llegaba al mar, pero también estos núcleos llevaban el mar y sus rutas a las tierras interiores. Este movimiento, probablemente estacionario y sometido a los rigores orográficos y climáticos, se desplegaba a través del conjunto de villas y de enclaves ubicados en cada territorio. De esta forma en aquella época era posible trazar unas líneas de enlace orientadas a internarse en los rumbos que surcaban el mar y por los derroteros que conectaban con esas rutas para engarzarlas con otras tierras del mundo medieval. A través de ellas, viajeros, mercaderes y noticias transitarían en una escala de la que aún nos cuesta reconocer su envergadura y alcance.

En este sentido, para conocer mejor aquellos movimientos y posibles itinerarios aún nos queda por desvelar, por ejemplo, qué influencia tuvo esa forma de poblamiento en generar y en tender las rutas de comunicación o si fueron las rutas de comunicación las que fomentaron ese tipo de poblamiento y parcelación villana de las tierras vascas<sup>36</sup>. Tal vez la respuesta nos manifieste que ambos elementos tuvieron relevancia, aunque con desigual peso según el lugar y la época en la que, las villas, se constituyeron como núcleos de poblamiento. Las cartas de aforamiento de estas localidades, en ocasiones tomadas como indicio de la formación de estos núcleos, son síntoma de la consolidación y arraigo de estos enclaves como consecuencia de la paulatina organización de su entorno más inmediato, no sin disputas y conflictos, y de las actividades productivas que desarrollaban sus moradores dentro de sus lindes.

La consolidación de las villas, como veíamos al final del apartado anterior, fortaleció una mayor percepción y un significativo uso territorial de los es-

---

<sup>35</sup> Al respecto SESMA MUÑOZ, J. A., *Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro. En Itinerarios medievales e identidad hispánica. (Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella 17-21 de julio de 2000)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura. 2001, pp. 189-220.

<sup>36</sup> Como apunta la intervención de Agustín Azkarate e Ismael García-Gómez.



pacios en los que se configuraron las tierras vascas. De esta forma, sus moradores fomentaron una representación de las tierras vascas basada en los territorios delimitados por ellos a lo largo de todo el período medieval, como consecuencia de la organización del poblamiento y de las actividades productivas que practicaban. Deberíamos considerar si el poblamiento y las actividades productivas unidas a las condiciones orográficas, climáticas y de acceso al mar en cada uno de los territorios influyeron para que sus pobladores acotaran sus espacios con la finalidad de desarrollar un tránsito y unas rutas para el traslado de mercaderías que pudieran controlar con los medios disponibles en aquella época; los que tenía cada villa y los que originaron coaligándose por hermanamiento.

En las ordenanzas de la hermandad de la Gipuzkoa del siglo XV, se testimonia cómo se comenzó a percibir los territorios vascos pues se detalla cómo arreglar y componer asuntos de diversa índole entre moradores de Lapurdi, Nafarroa, Araba, Aramaiona, Oñati y Bizkaia. No solo por ser territorios cuyos contornos confluían con el de Gipuzkoa sino porque entre todos ellos existía un tránsito de gentes, mercaderías y ganados. *Así por mar como por tierra.*

\* \* \*

El desarrollo de la territorialización en la añeja Vasconia durante al extenso tiempo del medioevo supuso una reorganización continua de márgenes, contornos y límites de sus tierras. El desarrollo del comercio y su tránsito por este amplio espacio formó parte de ese proceso. El uso social de aquellas tierras promovió recorridos para el transporte afrontando una orografía compleja con unos medios que hoy pueden resultarnos precarios, pero sus gentes supieron afrontar y aprovechar las posibilidades del terreno para transitar<sup>37</sup>. Lo lograron al configurar sus tierras con enclaves estables y reconocibles territorialmente, facilitando la orientación y el hospedaje de gentes y mercancías a través de los itinerarios que podían cursarse por los caminos, sendas, vados y puentes. Probablemente generaron unas rutas que aprovechaban las posibilidades que podían captar en el medio natural para transitar por él. Las direcciones de comunicación que tendieron buscaron el acceso al mar, pues el Cantábrico se constituyó en la ruta que hizo posible enlazar con los movimientos comerciales que caracterizaron a la Europa medieval. Este enlace no solo incentivó la actividad de intermediación comercial en las tierras vascas, sino que también impulsó la explotación y ma-

---

<sup>37</sup> Como apunta Chris Wickhan, «la gente se las arreglaba para desplazarse». WICKHAN, Ch., *Europa en la Edad Media, op. cit.*, p. 29.

nufactura del hierro, astilleros, la artesanía naval y naviera y un importante flujo de intercambio entre productos agropecuarios, tanto a escala local como a escala peninsular y continental. De hecho, al doblar el año de 1492 la presencia vasca en el Atlántico permitió que sus tierras, gentes y rutas comerciales participaran activamente en una mutación trascendental<sup>38</sup>, cuando el mundo dejó de tener tres partes al encontrar los europeos una cuarta parte, para ellos, desconocida. Las tres partes del mapamundi de Saint Servés se ampliaron con todo un nuevo mundo. A partir de entonces, el mundo se compuso de cuatro partes vinculadas por «puentes sobre el mar» en cuyo tránsito estuvieron muy vinculadas los territorios vascos<sup>39</sup>.

En 1643, alejado de los tiempos medievales, Pedro de Aguerre y Azpilicueta escribió:

«Badakit, halaber, ezin heda naitekeiela euskarako minzatzte molde guztietara.

Zeren anhitz moldez eta diferentki minzatzten baitira Euskal Herrian: Nafarroa Garaian, Nafarroa Beherean, Zuberoan, Laphurdin, Bizkaian, Gipuzkoan, Alaba herrian eta bertze anhitz lekhotan (...). Eztatuzte euskaldun guztiek legeak eta azturak bat, eta ez euskarazko minzatztea ere, zeren erresumak baitituzte diferent»<sup>40</sup>.

La percepción de este escritor proyecta que entre aquellas tierras se habían configurado como territorios ubicados en «diferentes reinos» y que existía entre ellos otra ruta de comunicación. Una ruta que, desde entonces, comenzó a cobrar más relevancia a partir del momento de que el tiempo medieval modernizara su transcurrir y midiera otra historia.

## V. BIBLIOGRAFÍA

ABULAFIA, David, *Un mar sin límites Una historia de los océanos*, Barcelona: Editorial Crítica, 2021.

AGUINAGALDE, Borja de, *La sociedad vasca y sus élites (s. XI - 1500), y la formulación de la hidalguía universal den 1527. Distinción, jerarquía y prácticas sociales. (Con particular referencia de Guipúzcoa)*. En *El País Vasco, tierra*

<sup>38</sup> Esta presencia la constata ABULAFIA, D., *Un mar sin límites, op. cit.*, pp. 569, 643 y 666.

<sup>39</sup> Al respecto véase GRUZINSKI, S., *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, en especial las páginas 154 en adelante. De aquí hemos tomado la expresión «puentes sobre el mar». Un análisis de esta época DÍAZ DE DURANA, J. R. y A. OTAZU, *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid: Sílex 2008.

<sup>40</sup> URGELL LÁZARO, B., *Gero. (Edizio Krtikoa)*, Iruña/Bilbo: Nafarroako Gobernua/Euskaltzaindia, 2015, p. 10.

- de hidalgos y nobles. Momentos singulares de la Historia*, s. I: Fundación Banco Santander, 2016, pp. 25-88.
- ALBERDI LONBIDE, Xabier y Álvaro ARAGÓN RUANO, La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 13-33.
- ARAGÓN RUANO, Álvaro, La evolución del hábitat y del poblamiento en el País Vasco durante las edades media y moderna, *Domitia*, 12 (2011), pp. 21-52.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz y Michel BOCHACA, El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 41-53.
- Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluvio-maritimes à la fin du Moyen Âge. En POLO-NIA, Amelia y Ana María RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 87-99.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, Repensando los márgenes circumpirenaicos-occidentales durante los siglos VI y VII d C, *Zona Arqueológica*, 15 (2011), pp. 241-253.
- AZKARATE GARAI-OLAUN Agustín e Iñaki GARCÍA CAMINO, El espacio circumpirenaico occidental durante los siglos VI al X d. C. según el registro arqueológico: algunos interrogantes. En CABALLERO ZOREDA, Luis, Pedro MACEOS CRUZ y César GARCÍA DE CASERO VALDÉS (eds.), *Asturias entre Visigodos y Mozárabes*, Madrid: CSIC, 2012, pp. 331-351.
- *Vasconia, tierra intermedia. Ritos funerarios de frontera*, (Los cuadernos del Arkeologi 5) Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia/Diputación Foral de Álava, 2013.
- AZKARATE GARAI-OLAUN, Agustín, José Manuel MARTÍNEZ TORRECI-LLA y José Luiss SOLAUN BUSTINZA, Metalurgia y hábitat en el País Vasco de época medieval: el asentamiento Ferrón de Bagoeta, Álava (ss. VII-XIV d. C.), *Arqueología y Territorio Medieval*, 18 (2001), pp. 71-89.
- BARKHAM HUXLEY, Michael, El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 147-164.
- BARRENA OSORO, Elena, *La formación histórica de Guipúzcoa. Transforma-*

- ciones en la organización social de un territorio cantábrico durante la época altomedieval*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1989.
- Formación territorial (ss. VIII-XV). En AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, Joseba (dir.), *Nosotros los vascos. Gran Atlas histórico de Euskal Herria*, Donostia-San Sebastián: Lur, 1995, pp. 97-112.
- BARRENA OSORO, Elena y José Antonio MARIN PAREDES, *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. 1. Antigüedad y Medioevo*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991.
- BOCHACA, Michel y Beatriz ARIZAGA BOLUMBURU, La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 71-87.
- BARRIÈRE, Bernardette, Routes et échanges entre Limousin et Espagne du XIe au XIIIe siècle. En SÉNAC, Philippe (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.
- CARO BAROJA, Julio, *Introducción a la Historia Social y Económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián: Editorial Txertoa, 1986.
- CARRASCO PÉREZ, Juan y Juan Rafael VILLEGAS DÍAZ, Nueva Embajada de Navarra a Castilla en 1362. Las cuentas del viaje, *Historia. Instituciones. Documentos*, 8 (1981), pp. 85-150.
- CASADO ALONSO, Hilario, Comercio y hombres de negocios castellanos y navarros en los inicios de la «Primera Edad Global». En *En los umbrales de España. La incorporación del Reino de Navarra a la monarquía hispana. (Actas de la XXXVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 18-21 de julio de 2011)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura. 1992, pp. 15-52.
- CHILDS, Wendy R., Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 55-64.
- DACOSTA, Arsenio, El hierro y los linajes de Vizcaya en el siglo XV: fuentes de renta y competencia económica, *Studia Historica. Historia Medieval*, 15 (1997), pp. 69-102.
- Las fuentes de renta del linaje Salazar. Aportación al estudio de las haciendas nobiliarias en la Corona de Castilla durante la Baja Edad Media. En DÍAZ DE DURANA, José Ramón e Iñaki REGUERA (eds.), *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de Estudios Históricos de la Villa de Portugalete*, Portugalete: Ayuntamiento, 2002, pp. 43-64.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón, El mundo rural guipuzcoano al final de la Edad Media: progreso agrícola, gestión y explotación de la tierra, *En la España medieval*, 21 (1998), pp. 69-96.

- Patronatos, patronos, clérigos y parroquianos. Los derechos de patronazgo sobre los monasterios e iglesias como fuente de renta e instrumento de control y dominación de los parientes mayores guipuzcoanos (siglos XIV a XVI), *Hispania Sacra*, 50 (1998), pp. 506-507.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón y Alfonso OTAZU, *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid: Silex 2008.

DÍAZ DE DURANA, José Ramón y Arsenio DACOSTA, Titularidad señorial, explotación y rentas de los recursos agrícolas, ganaderos y forestales en el País Vasco al final de la Edad Media, *Studia Historica. Historia Medieval*, 32 (2014), pp. 73-101.

- Los espacios del príncipe en la Vizcaya del siglo XIV: interacción y sujetos políticos. En ARIAS GUILLÉN, Fernando y Pascual MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 327-354.

EPSTEIN, R. Stephan, *Libertad y crecimiento. El desarrollo de los estados y los mercados en Europa, 1300-1750*, Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009.

ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu, La organización del territorio de San Sebastián y su entorno durante la Alta Edad Media: Una visión panorámica de su evolución. En IRUJO, Xabier y Amaia ÁLVAREZ BERASTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 61-90.

FERRER I MALLOL, María Teresa, Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 115-128.

FERREIRA PRIEGUE, Elisa. Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes. En *El Fuero de San Sebastián y su época*, San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982, pp. 217-234.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, La Rioja Alta en el siglo X. Un ensayo de análisis cartográfico sobre los comienzos de la ocupación y explotación cristiana del territorio, *Príncipe de Viana*, 132-133 (1973), pp. 309-336.

- *Organización social del espacio en la España medieval: La Corona de Castilla en los siglos VIII a XV*, Barcelona: Editorial Ariel, 1985.

- Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa Medieval. En *Viajeros, pere-*

*grinos, mercaderes en el Occidente Medieval. (Actas de la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella 22-26 de julio de 1991)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1992, pp. 15-52.

- El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 157-184.

- Elementos de definición de los espacios de poder en la Edad Media. En DE LA IGLESIA DUARTE, José Ignacio y José Luis MARTÍN RODRÍGUEZ (coords.), *Los espacios de poder en la España medieval. (XII Semana de Estudios Medievales, Nájera, del 30 de julio al 3 de agosto de 2001)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojano, 2002, pp. 13-46.

- *Sociedad y organización del espacio en la España medieval*, Granada: Universidad de Granada, 2004.

- *Investigaciones sobre historia medieval del País Vasco, 1965-2005: 20 artículos y una entrevista. (Edición preparada por José Ramón Díaz de Durana Ortiz de Urbina)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2005.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, María Luz RÍOS y María Isabel DEL VAL, *Vizcaya en la Edad Media. La evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, I, Bilbao: Haranburu, 1985.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto, Iglesia, religiosidad y sociedad en el País Vasco durante el siglo XIV, *Edad Media. Revista de Historia*, 8 (2007), pp. 99-144.

- Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media. En FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (ed.), *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar*. Portugalete: Ayuntamiento, 2006, pp. 27-74.

- Nobles y ciudades en el País Vasco. Una relación variable a fines de la Edad Media. En MILLÁN DA COSTA, Adelaide y José Antonio JARA FUENTE, *Conflicto político: lucha y cooperación. Ciudad y Nobleza en Portugal y Castilla en la Baja Edad Media*, Lisboa: Instituto do Estudos Medievais, 2016, pp. 99-136.

- Mercaderes, financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media. En IRIJOA CORTÉS, Iago, Francisco Javier GOICOLEA JULIÁN y Ernesto GARCÍA FERNÁNDEZ, *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2018, pp. 19-80.

- Negocio de armas y medios de transporte en España a finales del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 29 (2015), pp. 64-91.
- GASTAÑAZPI, E., Redes eclesiásticas diocesanas en el País Vasco (siglos XIV-XVI). En GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (ed.), *Religiosidad en el País Vasco (s. XIV-XVI)*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994, pp. 17-24.
- GOÑI ARES DE PARGA, Mercedes y Eloísa RAMÍREZ VAQUERO, Propuesta de trabajo cartográfico para el estudio del espacio histórico pirenaico, *Domitia*, 12 (2011), pp. 53-72.
- GOYHENECHÉ, Eugène, *Bayonne et la région Bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle. Etudes d'histoire économique et sociale*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 1990.
- Instituciones administrativas del País Vasco francés en la Edad Media, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 43 (1973), pp. 207-262.
- GOYHENETCHE, Manex, *Historia General del País Vasco. Prehistoria-Época Romana-Edad Media*, I, Donostia: Ttarttalo, 1999.
- Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (2003), pp. 143-145.
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- GUERREAU, Alain, Quelques caractères spécifiques de l'espace féodal européen. En BULST, Neithard, Robert DESCIMON y Alain GUERREAU, *L'État ou le Roi: les fondements de la modernité monarchique en France (XIV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, Paris: Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1996, pp. 85-101.
- Il significato dei luoghi nell'Occidente medievale: struttura e dinamica di uno «spazio» specifico. En CASTELNUOVO, Enrico y Giuseppe SERGI (eds.), *Arti e Storia nel Medioevo. I. Tempi. Spazi. Istituzioni*, Turín: Einaudi, 2002, pp. 201-239.
- INCLÁN GIL, Eduardo, El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI. En GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián, espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medioevo y la modernidad*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea 2005, pp. 17-78.
- IRIXOA CORTÉS, Iago, Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaso de la bahía de Pasaia. En

- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel y Fernando MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media*. Movilidad, conectividad y gobernanza, Madrid: 2020, pp. 321-386.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián, Rutas y flujos comerciales del sistema portuario Portugalete-Bilbao en la primera década del siglo XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel y Fernando MARTÍN PÉREZ (coords.), *Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media*. Movilidad, conectividad y gobernanza, Madrid: 2020, pp. 59-94.
- JIMENO ARANGUREN, Roldán, Red viaria y cristianización: Pamplona, *Hispania Sacra*, 51-104 (1999), pp. 717-739.
- LARREA CONDE, Juan José, Territorio y sociedad en la Vasconia de los siglos VIII a X. En QUIRÓS CASTILLO, Juan Antonio (coord.), *Vasconia en la Alta Edad Media, 450-1000: poderes y comunidades rurales en el norte peninsular*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2011, pp. 19-28.
- LARREA CONDE, Juan José y Mikel POZO FLORES, Vasconia en la tardoantigüedad: de la Antropología a una Historia en pedazos, *Revista Internacional de los Estudios Vascos. Eusko ikaskuntzen nazioarteko aldizkaria. Revue Internationale des Études Basques. International Journal on Basque Studies*, 60-1 (2015), pp. 44-77.
- LEMA PUEYO, José Ángel, Un oscuro pasado: Gipuzkoa y Navarra (siglos X-XII). En Xabier IRUJO y Amaia ÁLVAREZ BERAESTEGI (eds.), *Los fueros de Estella y San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Fundación Iura Vasconiae/Iura Vasconiae Fundazioa, 2020, pp. 13-42.
- LEROY, Béatrice, Dans la société marchande de Pampelune au XIIIe siècle, des Aquitains et des Occitans. En SÉNAC, Philippe (ed.), *Aquitaine – Espagne (VIIIe-XIIIe siècle)*, Poitiers: Centre d'études supérieures de civilisation médiévale, (Civilisation médiévale, 12), 2001, pp. 233-240.
- LINCOLN, Kyle C., From Estella to Sevilla, Records of a Trip, *eHumanista: Journal of Iberian Studies*, 35 (2017), pp. 540-614.
- LOUBÈS, Gilbert, Routes de la Gascogne médiévale. En *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 2), 1982, pp. 33-55.
- MARIN PAREDES, José Antonio, La Provincia de tierra y de mar (siglos XIII – XV): hierro, navegación y comercio por el medievo del mundo. En *Gipuzkoa y la globalización. Ser, estar y aportar en el mundo global a lo largo de la historia*. [Inédito] [En prensa].



- MARTÍN DUQUE, Ángel, El Camino de Santiago y la articulación del espacio histórico navarro. En *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. (Actas de la XX Semana de Estudios Medievales de Estella. 26-30 de julio de 1993)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1994, pp. 129-156.
- El fenómeno urbano medieval en Navarra, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 727-760.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio, Los puertos de Vizcaya en la Edad Media, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (2012), pp. 51-69.
- MENANT, François, Las transformaciones de la escritura documental entre los siglos XII y XIII, *Edad Media. Revista de Historia*, 16 (2015), pp. 33-53.
- MIRANDA GARCÍA Fermín, Fueros de franquicia y articulación del espacio pirenaico en Navarra (ca. 1150-1250). En ARRAQUÉ, Jean-Pierre y Philippe SÉNAC (dirs.), *Habitats et peuplement dans les Pyrénées au Moyen Âge et à l'époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 2009, pp. 65-76.
- MONSALVO ANTÓN, José María, Antropología política e historia: costumbre y derecho; comunidad y poder; aristocracia y parentesco; rituales locales y espacios simbólicos. En LÓPEZ OJEDA, Esther (coord.), *Nuevos temas, nuevas perspectivas en historia medieval: XXV Semana de Estudios Medievales, (Nájera, 28 de julio al 1 de agosto de 2014)*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015, pp. 105-158.
- MÍNGUEZ, José María, En torno a la génesis de las sociedades peninsulares altomedievales. Reflexiones y nuevas propuestas, *Studia Histórica. Historia Medieval*, 22 (2004), pp. 169-188.
- MÍNGUEZ, Cesar y M<sup>a</sup>. Carmen de la HOZ, *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1992.
- NOAIN IRISARRI, José Joaquín, Señoríos, señores y pecheros en la navarra moderna, *Iura Vasconiae*, 3 (2006), pp. 193-220.
- PALENCIA, Alonso, *Gesta Hispaniensia: ex annalibus suorum dierum collecta*, (edición, estudio y notas de Bryan Tate y Jeremy Lawrence), Madrid: Real Academia de la Historia, 1998.
- POZO FLORES, Mikel, Vascones y wascones. Las relaciones entre las dos vertientes de los Pirineos occidentales según las fuentes escritas y los testimonios arqueológicos (siglos VI-VIII). En GASC, Sébastien, Philippe SÉNAC, Clément VENCO y Carlos LALIENA (eds.), *Las fronteras pirenaicas en la Edad Media (siglos VI-XV)/Les frontières pyrénéennes au Moyen Âge (VI-XVe siècles)*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2018, pp. 25-65.

QUIRÓS-CASTILLO, Juan Antonio, La génesis del paisaje medieval en Álava: la formación de la red aldeana, *Arqueología y Territorio Medieval*, 13-1 (2006), pp. 49-94.

- Arqueología de la Alta Edad Media en el Cantábrico Oriental. En LLANOS ORTIZ DE LANDALUZE, Armando (coord.), *Medio siglo de arqueología en el Cantábrico Oriental y su Entorno. Actas del Congreso Internacional*, Vitoria – Gasteiz: Diputación Foral de Álava, Instituto Alavés de Arqueología, 2009, pp. 449-500.

- Arqueología de los espacios agrarios medievales en el País Vasco, *Hispania*, 69-233 (2009), pp. 619-652.

- Despoblados medievales alaveses, *Arkeoikuska*, 11 (2011), pp. 23-32.

- (dir.), *Arqueología del campesinado medieval: la aldea de Zaballa. Documentos de Arqueología Medieval 3*, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2012.

- Oltre la frammentazione postprocessualista: archeologia agraria nel nordovest della Spagna, *Archeologia Medievale*, 41 (2014), pp. 23-38.

- Identidades locales y despoblamiento en la Baja Edad Media. Microhistorias y tendencias a través de la arqueología de los despoblados de Álava (País Vasco, España), *Reti Medievali Rivista*, 18-2 (2017).

- Aristocracias, poderes y desigualdad social en la primera Edad Media en el País Vasco. En CATALÁN RAMOS, Raúl, Patricia FUENTES y José Carlos SASTRE BLANCO, *Fortificaciones en la tardoantigüedad: élites y articulación del Territorio (Siglos V-VIII D. C.)*, Madrid: Ediciones de La Ergáscula, 2014, pp. 143-158.

- (dir.), *Arqueología de una comunidad campesina medieval: Zornoztegi (Álava)*. *Documentos de Arqueología Medieval 13*, Bilbao: Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco, 2018.

RAMÍREZ VAQUERO, Eloísa, El despliegue de la red urbana en Navarra. Espacios y movilidad entre el Adour y el Ebro (s. XII-XIII), *Príncipe de Viana*, 76 (2015), pp. 71-108.

- La ciudad y el rey: renovación de la red urbana de Navarra al final de la Edad Media, *Anuario de Estudios Medievales*, 48-1 (2018), pp. 49-80.

RAMÍREZ VAQUERO, Eloísa y Mercedes GOÑI ARES DE PARGA, Espacio político y escritura. La representación de los cartularios y libros del patrimonio de los reyes de Navarra (s. XIII). En ARIAS GUILLÉN, Fernando y Pascual MARTÍNEZ SOPENA (coords.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, Servicio de Publicaciones, 2018, pp. 93-112.

- RIERA-MELIS, Antoni, El sistema viario de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad. En GENSINI, Sergio (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, pp. 421-446.
- RIVERA MEDINA, Ana María, Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI. En SOLÓRZANO TELECHEA, José Ángel, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU y Michel BOCHACA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016, pp. 168-196.
- La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI. En POLONIA, Amelia y Ana María RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid: Casa Velázquez, 2016, pp. 171-191.
  - Mercaderes vizcaínos en los confines del Canal de la Mancha a través de las fuentes medievales, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 18 (2018), pp. 209-231.
- SARRAZIN, Jean-Luc y Thierry SAUZEAU (dirs.), *Le paysan et la mer. Ruralités littorales et maritimes en Europe au Moyen Âge et à l'Époque moderne*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi (Flaran, 39), 2019.
- SESMA MUÑOZ, José Ángel, Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro. En *Itinerarios medievales e identidad hispánica. (Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella 17-21 de julio de 2000)*, Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 2001, pp. 189-220.
- SIMBOLA, Pinuccia, I pericoli del mare: corsari e pirati nel mediterraneo basso medievale. En GENSINI, Sergio (dir.), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa: Pacini Editore, 2000, pp. 369-402.
- SORIA SESÉ, Lourdes, Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca: Bayona-San Sebastián, Guipúzcoa-Labourd, *Azkoaga*, 11 (2001), pp. 69-92.
- TRANCHAT, Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XIe-XVe siècle)*. I. *Tableau géohistorique*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2018.
- URGELL LÁZARO, Blanca, *Gero. (Edizio Krtikoa)*, Iruña/Bilbo: Nafarroako Gobernua / Euskaltzaindia, 2015.
- URTEAGA, Mertxe, Censo de las villas nuevas medievales en Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, *Boletín Arkeolan*, 14 (2006), pp. 46-107.
- VILLALBA RUIZ DE TOLEDO, Javier F., Panorama de las vías de comunicación en Navarra durante la Alta Edad Media (siglos VIII-XII), *Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval*, 8 (1995), pp. 39-50.

WECZERKA, Hugo, Les routes terrestres de la Hanse. En *L'homme et la route en Europe occidentale, au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse: Presses Universitaires du Midi, 1982 (Flaran, 2), pp. 85-105.

WICKHAN, Chris, *Europa en la Edad Media. Una nueva interpretación*, Barcelona: Editorial Península, 2017.

# **CIRCULACIÓN DE GANADO Y VÍAS PECUARIAS EN EL PAÍS VASCO (ESPAÑOL Y FRANCÉS) Y NAVARRA DURANTE LA EDAD MODERNA**

Abereen zirkulazioa eta abelbideak Hego eta Ipar Euskal Herrian  
eta Nafarroan, Aro Modernoan

Circulation of cattle and livestock routes in the Spanish and French Basque  
Country and Navarre during the Modern Age

Álvaro ARAGÓN RUANO

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 12 de marzo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 1 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 1 de septiembre de 2021

La evolución de las cabañas ganaderas, a lo largo de la Edad Moderna, en los territorios del norte y el sur del País Vasco y Navarra influyó en las prácticas de circulación del ganado y en la red de vías pecuarias, obligando a modificar las primeras y a establecer una clara delimitación de las segundas, en el área mediterránea, ya desde finales del siglo XV y comienzos del XVI, y en el área atlántica, sobre todo desde el XVIII.

Palabras clave: Ganadería, agricultura, País Vasco, Foros, libertad de pasto, limitación de sol a sol, cañadas, Edad Moderna.



Euskal Herriko ipar eta hegoaldeko lurretan Aro Modernoan zehar ganadu-aziendak izandako bilakaerak eragina izan zuen abereen zirkulazio-praktiketan eta abelbideen sareetan, eta lehenak aldatzera eta bigarrenen muga argia ezartzera behartu zuen: eremu mediterraneoan, XV. mendearen amaieratik eta XVI. mendearen hasieratik jada, eta eremu atlantikoan, batez ere XVIII. mendetik aurrera.

Hitz gakoak: Abeltzaintza, nekazaritza, Euskal Herria, foruak, larratzeko askatasuna, eguzkiz eguzki mugak, abelbideak.



The evolution of livestock herds throughout the Modern Age in the northern and southern territories of the Basque Country influenced the practices of livestock circulation and the network of livestock routes, forcing the former to be modified and the establishment of a clear delimitation of the latter, in the Mediterranean area since the end of the 15th century and the beginning of the 16th century, and particularly since the 18th century in the Atlantic area.

Keywords: Livestock, agriculture, Basque Country, Foral systems, free grazing, sunrise to sunset limitation, drovers' roads.

---

\* Esta investigación ha sido realizada en el marco del Grupo de Investigación Consolidado del Sistema Universitario Vasco «País Vasco, Europa y América: Vínculos y Relaciones Atlánticas» (IT1241-19).

## SUMARIO

I. INTRODUCCIÓN. II. NAVARRA. III PAÍS VASCO-FRANCÉS. IV. ÁLAVA. V. VIZCAYA. VI. GUIPÚZCOA. VII. CONCLUSIONES. VIII. BIBLIOGRAFÍA.

### I. INTRODUCCIÓN

La ganadería del área vasconavarra<sup>1</sup> siguió esquemas organizativos alejados de ejemplos más institucionalizados, como el Honrado Concejo de la Mesta de Castilla, de raigambre territorial, o los ligallos, mestas o casas de ganaderos de Aragón –entre las que destaca la Casa de Ganaderos de Zaragoza–, con un asentamiento local o comarcal, en los que los ganaderos de la ribera se agrupaban por municipios, los de los Pirineos por valles y los del sur por comunidades<sup>2</sup>. No obstante, como se verá, de forma similar al área ribereña y pirenaica aragonesa, en el área vasconavarra los rebaños se organizaban a nivel

---

<sup>1</sup> Durante la Edad Moderna se correspondería con las provincias de Álava y Guipúzcoa, Señorío de Vizcaya, Reino de Navarra, englobadas en la Monarquía Hispánica, y los territorios vascofranceses de Labourd, Baja Navarra y Zuberoa o País de Soule, como parte de la Corona Francesa a partir del siglo XVI. No obstante, para una mejor comprensión por parte del lector, se ha optado por la actual división autonómica y provincial, en la que se halla conformada por las comunidades autónomas de País Vasco y Navarra, y por el Departamento de los Pirineos Occidentales.

<sup>2</sup> Sobre el Honrado Concejo de la Mesta, más allá de los estudios clásicos, son ineludibles las contribuciones compiladas en LÓPEZ-SALAZAR PÉREZ, J. y P. SANZ CAMAÑES (coords.), *Mesta y mundo pecuario en la Península Ibérica durante los tiempos modernos*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2011. Sobre la ganadería en Aragón en la Edad Moderna cabe mencionar a COLÁS LATORRE, G., La ganadería en Aragón en la Edad Moderna. En LÓPEZ-SALAZAR PÉREZ, J. y P. SANZ CAMAÑES (coords.), *op. cit.*, pp. 132-133, y sobre la Casa de Ganaderos de Zaragoza, por un lado, destacan los trabajos de FERNÁNDEZ OTAL, J.A., *La casa de ganaderos de Zaragoza: derecho y trashumancia afines del siglo XV*, Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 1993 y *La casa de ganaderos de Zaragoza en la Edad Media (siglos XIII-XV): aportación a la historia pecuaria del Aragón medieval*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 1996 y, por otro, la reciente tesis doctoral de SÁNCHEZ CAUDEVILLA, J., *La casa de ganaderos de Zaragoza entre 1686 y 1746. La refundación de una institución foral aragonesa*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 2018. Sobre la evolución histórico-jurídica de las vías pecuarias, aunque centrados sobre todo en el caso meseteño destacan ALENZA GARCÍA, J. F., *Vías pecuarias*, Madrid: Civitas, 2001, pp. 59-154 y BENSUSAN MARTÍN, M. P., *Las vías pecuarias*, Madrid: Marcial Pons, 2003, pp. 17-61.

de municipio o valle, conformando mestas en la Navarra media y ribereña<sup>3</sup>. Además, dichas instituciones tuvieron contacto y presencia parcial en el territorio vasconavarro, concretamente, en zonas alavesas fronterizas con Castilla (Valderejo, Treviño y Rioja alavesa), donde hubo conflictos con los rebaños mesteños desde finales del siglo XVI y cuya llegada se intensificó durante los siglos XVIII y XIX, o en el oriente navarro, en la frontera con Aragón, ya desde época medieval<sup>4</sup>.

A tenor de los datos aportados por la documentación, parece que durante la Edad Media la principal cabaña en el área atlántica fue la de ganado vacuno, acompañada por las piaras de porcino, mientras que en el área pirenaica navarra y mediterránea predominó la cabaña ovicaprina, también acompañada por el ganado porcino<sup>5</sup>. En el primer caso, la presencia documental del ganado vacuno es aplastante, tanto en la documentación generada por monarquías, instituciones eclesiásticas o nobleza como por las villas, mientras que el ganado ovicaprino, cuando es mencionado, aparece de una forma genérica; curiosamente, cuando esas mismas instituciones en el área mediterránea o pirenaica mencionan de manera reiterada el ganado ovino, por encima del ganado vacuno. Este es uno de los principales problemas con los que se encuentran los investigadores actualmente a la hora de interpretar los datos documentales en épocas tan remotas, pues, de momento, los datos arqueológicos no ayudan mucho, ya que generalmente

---

<sup>3</sup> FLORISTÁN SAMANES, A., *Juntas y Mestas Ganaderas en las Bardenas de Navarra*, Zaragoza: Instituto de Estudios Pirenaicos, 1951.

<sup>4</sup> ABASCAL, G. y D. GASTAÑARES, *El Valle de Valderejo: punto de encuentro entre la trashumancia merinera y el pastoreo tradicional en el País Vasco. Un ejemplo de la incidencia del Honrado Concejo de la Mesta en Partidos ajenos a su jurisdicción*, Vitoria: Diputación Foral de Álava, s.d.; AGUAYO CAMPO, T., *El regadío tradicional en Rioja alavesa: su contexto socioeconómico*, Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1999; GUILERA, J.M., Los pactos de facerías en los Pirineos y algunos conflictos con la Mesta aragonesa, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 14-15 (1963), pp. 90-91; URSUA LIZARBE, M., Conflictos y acuerdos por el acceso a los recursos agropecuarios en la frontera navarro-aragonesa durante la Baja Edad Media, *Aragón en la Edad Media*, 29 (2018), pp. 207-214 y 219-222; VARÓN HERNÁNDEZ, F.R., *Excavación arqueológica. Cabaña de la Mesta. Parque Natural de Valderejo, Valdegobía (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Ondare Babesa, S.L., 2012.

<sup>5</sup> Estos datos vienen corroborados por la arqueología. En los castillos guipuzcoanos y vizcaínos (Aizorroz, Ereño y Unzueta) los registros medievales arrojan un predominio del consumo de ganado bovino doméstico, seguido del ovicaprino y del porcino, aunque en el último caso, en Unzueta, en registros postmedievales es el ovicaprino el predominante –lo que reforzaría la hipótesis de un paulatino crecimiento de dicha cabaña desde el siglo XIV y su expansión en los siglos XV y XVI–, mientras que en los castillos navarros, los registros medievales y postmedievales (Gorriti y Amaiur), coincidiendo con lo que ocurre en otras ocupaciones de carácter no defensivo, muestran un predominio del consumo de ovicaprino, por delante del porcino y vacuno. CASTAÑOS UGARTE, P. y J. CASTAÑOS DE LA FUENTE, Estudio arqueozoológico de la fauna del castillo de Untzueta (Orozko, Bizkaia), *Kobie, Serie Paleoantropología*, 35 (2016-2017), pp. 186-187.



aportan información únicamente sobre los animales que servían de alimento, por lo general importados desde el exterior, lo cual desvirtúa las conclusiones que se puedan obtener, y nos hablan de las costumbres y preferencias culinarias y alimenticias, pero no, salvo excepciones —a pesar de lo que sostienen algunos autores—, sobre la ganadería, la importancia de cada cabaña o las prácticas pecuarias<sup>6</sup>.

El ganado menudo no aparece documentalmente prácticamente hasta el siglo XIV, como ya han constatado otros autores<sup>7</sup>. La primera mención específica —no genérica— en el territorio de Guipúzcoa corresponde al laudo arbitral otorgado por Lope Ibáñez de Durango para dirimir las diferencias entre Villanueva de Oyarzun (Rentería) y la Tierra de Oyarzun en 1364, en el que se establecía que los vecinos de la segunda podían vender en sus casas y a hoyo sus vacas, ovejas, corderos, cabritos y ganado menudo, mientras que en 1375 se mencionan, entre los ganados robados por los gamboínos a los vecinos de Salvatierra de Iraurgi, 112 cabezas de ovejas y cabras, dos puercos y tres cochinitos<sup>8</sup>.

Pero a partir de comienzos del siglo XV el ganado menudo ya parece concitar el interés de los Parientes Mayores y las clases altas; es decir, si hasta la fecha dicha cabaña ganadera estaba principalmente relacionada con los habitantes de las villas, con las clases medias y bajas, a partir de entonces también aparece en manos de las clases altas: en 1413 Martín González de Achega, señor de Achega, a través de su testamento cedía a sus hijas, Inés y Navarra, entre otros bienes, cuarenta ovejas a cada una. Incluso, entre el ganado albergado en los selles o bustalizas —denominadas «brañas» en Asturias<sup>9</sup>—, como complemento a los hatos de vacas y bueyes, empieza a aparecer el ganado ovicaprino<sup>10</sup>. En el caso

---

<sup>6</sup> GRAU-SOLOGESTOA, I., U. ALBARELLA y J.A., QUIRÓS CASTILLO, Urban medieval and post-medieval zooarchaeology in the Basque Country: Meat supply and consumption, *Quaternary International*, 399 (2016), pp. 1-12; SIRIGNANO, C., I. GRAU-SOLOGESTOA, P. RICCIA, M. IRIS GARCÍA-COLLADO, S. ALTIERIA, J. A. QUIRÓS CASTILLO y C. LUBRITTO, Animal husbandry during Early and High Middle Ages in the Basque Country (Spain), *Quaternary International*, 346 (2014), pp. 134-148.

<sup>7</sup> DÍEZ DE DURANA, J. R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, Economía ganadera y medio ambiente Guipúzcoa y el Noroeste de Navarra en la Baja Edad Media, *Historia Agraria*, 27 (2002), p. 46.

<sup>8</sup> MARTÍNEZ DÍEZ, G., E. GONZÁLEZ DÍEZ y F. MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991, p. 330 y *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1996, p. 79.

<sup>9</sup> CARO BAROJA, J., *Los Pueblos del Norte de la Península Ibérica: análisis histórico-cultural*, San Sebastián: Txertoa, 1973, pp. 177-182.

<sup>10</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana durante el Antiguo Régimen*, Bilbao: UPV-EHU, 2009, pp. 219-220.

de Vizcaya, don Pedro de Zúñiga, conde de Miranda, contaba con numeroso ganado menudo en 1488, que arrendaba a particulares<sup>11</sup>.

En resumen, la escasa aparición del ganado menor en la documentación no parece responder a una omisión consciente o interesada por parte de algunas instituciones o capas sociales, sino más bien a la poca entidad de este tipo de ganado en esa primera etapa en el área atlántica, y al predominio real del ganado vacuno hasta al menos el siglo XV. Aunque de momento es una mera hipótesis, parece que, a partir del siglo XIV –como sí se constata documentalmente en las vecinas Navarra, Aragón o Castilla, a consecuencia del abandono de las tierras de labor, derivado de la crisis demográfica, y su reconversión en tierras de pasto, gracias al incentivo de la demanda de lanas desde Flandes–, se pudo producir un aumento de la cabaña ovicaprina en los territorios costeros vascos<sup>12</sup>. Puede que muestra de ello sea un hecho al que la historiografía no ha prestado excesiva atención: las dificultades que desde finales del siglo XIV y sobre todo durante el siglo XV empezaron a tener los grandes monasterios e instituciones eclesiásticas navarras con sus bustalizas situadas en Guipúzcoa, que parecen mostrar la presión de las cabañas locales, no sólo de ganado vacuno, sino también de ovicaprino, sobre los bustos de las instituciones eclesiásticas, y que les obligó a ir deshaciéndose de la mayoría de ellas; o el caso del monasterio de Cenarruza, que empezó a arrendar sus seles y a convertirlos en tierras de labor. Ambos casos coinciden en el tiempo con el del monasterio premonstratense de Urdax; aunque los archivos del monasterio han desaparecido casi por completo, a través de una serie de referencias indirectas, conocemos sus intereses pastoriles en la zona, que, precisamente, declinaron hacia el siglo XV, momento en el cual cambiaron su actividad económica principal hacia la siderurgia, estableciendo sendas ferrerías<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. et al., *Bizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, II, San Sebastián: Haranburu, 1985, p. 57.

<sup>12</sup> RODRÍGUEZ, A., Modelos de diversidad: crecimiento económico y crisis en los reinos hispanos en la Baja Edad Media, *Vínculos de Historia*, 2 (2013), pp. 27-49.

<sup>13</sup> ARAGÓN RUANO, Á., La ganadería en los montes de la discordia: de Anizlarrea a Artikutza. En *Artikutza. Naturaleza e historia*, Donostia: Donostiako Udala, 2020, pp. 66-90 y *La ganadería en Oartzun hasta comienzos del siglo XX*, Oartzun: Oartzungo Udala, 2013, p. 74; ETXEZARRAGA ORTUONDO, J. y Á. ARAGÓN RUANO, Entre la explotación pastoril y la forestal. La evolución en el uso y aprovechamiento de los seles en el País Vasco. En GRAU SOLOGESTOA, I. y J. A. Quirós Castillo, *Arqueología de la Edad Moderna en el País Vasco y su entorno*, Oxford: Archaeopress, 2020, pp. 123-139; GOGESCOECHEA ARRIEN, A., La Colegiata de Cenarruza. Gestión y uso de sus seles (siglos XIV al XIX), *Lurralde*, 35 (2012), pp. 31-52; LÓPEZ DE GUEREÑO SANZ, M<sup>a</sup>. T., El monasterio premonstratense de San Salvador de Urdax, génesis y evolución histórico artística, *Príncipe de Viana*, 207 (1996), pp. 19-60.

Bien es cierto que, en ese primer momento de presión, quienes monopolizaban los concejos guipuzcoanos eran personajes y linajes cercanos a los Parientes Mayores y bandos urbanos, con fuertes intereses e importantes cabañas de ganado vacuno, que se hicieron con el uso de esos seles y bustalizas en su propio beneficio. Sin embargo, a partir de 1457, con las medidas adoptadas contra los bandos por Enrique IV, pero sobre todo de 1490, cuando los Reyes Católicos prohibieron los bandos urbanos y su presencia en los gobiernos concejiles, unido a la prohibición establecida en 1518 de participar directamente en las sesiones de los ayuntamientos, esos grupos de poder fueron sustituidos por los «omes buenos», la mayoría de ellos, pertenecientes a las nuevas oligarquías, desarrolladas al calor de la burocracia y el comercio, con economías perfectamente diversificadas, lo que les llevó a facilitar la expansión de la cabaña ovicaprina, teniendo además en cuenta los daños que el ganado vacuno ejercía sobre los bosques, esenciales para la construcción naval y la industria ferrona<sup>14</sup>.

Prueba de ello y de la expansión de los rebaños de ovejas y cabras entre los habitantes de los concejos y las capas menos privilegiadas del área atlántica, son los datos con los que contamos para comienzos del siglo XVI: por ejemplo, en 1532 en la tierra de Amézqueta pastaban tres rebaños de ovejas, con un total de 1.000 cabezas, mientras que en 1537 en los montes concejiles de Tolosa, pastando de día y de noche, existían 1.500 cabezas de oveja, 200 cabras, 70 vacas y 50 caballos y mulas, y en los de Ibarra 2.000 puercos, 1.000 ovejas, 150 cabras, 80 vacas y 30 caballos<sup>15</sup>. El triunfo de los «omes buenos» es claro en el caso de Oyarzun, donde a consecuencia del pleito entre 1514 y 1518 en torno a los seles del valle, el tamaño de la cabaña ovicaprina fue en aumento, mientras que el de la cabaña vacuna se estancó, de forma y manera que a principios del siglo XVII se contabilizaban en los montes concejiles de ese municipio entre 6.000 y 14.000 ovejas –aunque el dato parece algo exagerado–, mientras que la cofradía de Santa Catalina se vio obligada a vender las casi 130 cabezas de ganado vacuno con las que contaba. No obstante, no hay que dejarse engañar por estos datos y pensar que en todos los confines de Guipúzcoa el predominio era claramente a favor del ganado ovino. Por ejemplo, en los montes de la Parzonería General de Guipúzcoa y Álava o en la Unión de Enirio-Aralar todavía en ese período predominaban los hatos de ganado vacuno, albergados en su gran mayoría en seles o bustalizas; por ejemplo, en el caso de Aralar hemos calculado que a mediados del siglo XV habría un mínimo de 2.200 cabezas de ganado vacuno, junto al por-

---

<sup>14</sup> ARAGÓN RUANO, Á., Linajes urbanos y Parientes Mayores en Guipúzcoa a finales de la Edad Media, *En la España Medieval*, 35 (2012), pp. 253, 273-278.

<sup>15</sup> Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO), CO MCI 59.

cino, mientras que el ganado ovino o caprino apenas tendría presencia todavía o su número sería meramente testimonial<sup>16</sup>.

En Navarra, los rebaños que bajaban a las Bardenas Reales en periodo medieval eran del orden de 6.000 cabezas de ganado vacuno y 100.000 de ovino, cifras no excesivamente alejadas de las que se producían durante el siglo XVII, cuando únicamente en el valle del Roncal el bovino ascendía a casi 3.000 cabezas y el ovicaprino a unas 131.000 cabezas<sup>17</sup>. Por su parte, en Álava, dependiendo del área, predominaba una u otra cabaña. Si bien parece que en la parte norte de la provincia de Álava predominó el ganado vacuno y porcino, por encima del ganado ovicaprino, hasta el siglo XIV o XV, a partir de entonces, como ya hemos mencionado que ocurrió en los territorios costeros, parece que el número de unidades de ganado ovicaprino creció exponencialmente, llegando incluso a limitar el número de cabezas que podía mantener cada ganadero, en un claro intento por garantizar un cierto equilibrio, a fin de evitar el agotamiento de pastos o la desaparición paulatina del ganado vacuno, como demuestran las ordenanzas de Yurre de 1561, que prohibían que ningún vecino tuviera más de 55 ovejas y un carnero o 110 corderos antes del día de Quasimodo (28 de abril), es decir, justo en el momento de desplazarse a los pastos de verano<sup>18</sup>. En el caso de la Rioja alavesa y la parte más meridional de la provincia de Álava, predominaba el ganado ovicaprino, por encima del porcino y del vacuno –los dos primeros en franca expansión–, aunque en algunas villas también se intentó controlar el crecimiento excesivo de esta cabaña: las ordenanzas de Laguardia de 1579 hablan claramente de la importancia del ganado ovino, por encima del resto, y establecen que ningún vecino pueda introducir en los pastos de la villa más de 350 cabezas<sup>19</sup>. Los datos del cercano pueblo de Elvillar confirman esa tendencia al alza y su éxito entre agricultores y ganaderos, pues entre 1587 y 1588 se registraron 1.062 cabezas de ganado lanar y cabrío –distribuidas en 9 rebaños y propietarios–, 38 de ganado porcino y 6 de vacuno, mientras que entre 1590 y 1591 pasaron a 1.666 cabezas de ovicaprino –distribuidas en 13 rebaños con una media de entre 100-200 cabezas– y 49 de porcino<sup>20</sup>.

<sup>16</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana, op. cit.*, pp. 203-204.

<sup>17</sup> DÍAZ DE DURANA, J. R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, *op. cit.*, pp. 54 y 56.

<sup>18</sup> Archivo del Territorio Histórico de Álava (ATHA), D-729-46.

<sup>19</sup> ATHA, D-729-10.

<sup>20</sup> ARAGÓN RUANO, Á., Bosques y pastos en la villa de Salvatierra-Agurain durante las edades media y moderna (siglos XIV-XVIII). En *Agurain 1256-2006. Congreso 750 aniversario de la fundación de la villa de Salvatierra*, Salvatierra: Ayuntamiento de Salvatierra, 2011, pp. 151-194; GARCÍA FERNÁNDEZ, E., Elvillar de Álava: somos libres y exentos, no vasallos no «botegeros», *Sancho El Sabio*, Extra 3 (2020), pp. 31-33; POZUELO RODRÍGUEZ, F., *Archivo Municipal de Salinas de Añana-Gesaltza. Documentos (1400-1517)*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2007.

Por su parte, en las provincias vascofrancesas, la mayor parte de los datos en torno a las facerías internacionales, los puertos altos o bustalizas hablan principalmente de ganado vacuno y porcino, si bien, a partir del siglo XVI, esta zona parece sufrir una clara especialización en la división de trabajo, por la cual se convirtió en abastecedora de las provincias del sur, esto es, Navarra, Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, aunque, como se verá, el trasiego de ganado vivo era de doble sentido.

Al menos a partir del siglo XVI, importantes rebaños formados por bueyes, vacas, corderos o cerdos cruzaron la frontera para abastecer las carnicerías del País Vasco sur, lo cual significa que para entonces la cabaña había sufrido una importante diversificación, que provocó un mayor equilibrio entre las diferentes cabañas. No obstante, la expansión de la industria textil francesa, que experimentó un empuje definitivo desde mediados del siglo XVII, gracias a las medidas adoptadas por Colbert –los telares de Olorón y Mauleón también importaron lana de oveja *latxa* desde Guipúzcoa, al menos desde la década de 1610–, provocó una inusitada expansión de la cabaña ovina, como se puede ver en los conflictos que durante ese período se produjeron en los montes Alduides, en los que los principales protagonistas, además del ganado vacuno y porcino, fueron esencialmente los pastores de ovejas y el ganado ovino, cuyo número llegó en 1673 a las dos mil cabezas<sup>21</sup>.

## II. NAVARRA

Navarra, siendo el territorio más extenso y con mayor número de reses a lo largo de la historia, tuvo una importante variedad de situaciones: tanto ganado estante y trasterminante como trashumante de media y larga distancia. En líneas generales, en el territorio navarro, la regla, aunque con excepciones y modificaciones a lo largo del tiempo, era que los ganados locales pudiesen pastar de día y de noche, aunque en el caso de las facerías, algunas permitían apacentar a cierto ganado y en áreas concretas de día y de noche, y a otro únicamente de sol a sol, mientras que los extranjeros solo podían hacerlo de sol a sol. No obstante, el sistema de pasto en los seles o bustalizas y cubilares, permitía romper, parcialmente, esas limitaciones, pues los ganados, fuesen locales o extranjeros, podían pastar en los comunales de día, debiendo volver por la noche a dichos seles, sin tener que hacerlo a sus lugares de origen.

---

<sup>21</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana*, *op. cit.*, pp. 411-415; ARVIZU, F., Problemas de límites y facerías entre los valles navarros y franceses del Pirineo, *Cuadernos de Etnología y etnografía de Navarra*, año 15, 41-42 (1983), pp. 11-13.

El caso de los montes Alduides y las capitulaciones de 1615 es demostrativo de esa combinación entre pasto de día y de noche y pasto de sol a sol (o trasterminancia) aplicado de modo diferente en función del espacio y de la comunidad afectada, y el de las facerías de Baztán y Bidasoa de la variedad de posibilidades: en la facería entre Baztán y Ainhoa el pasto de sol a sol se acabó ampliando, transformándose en pasto de día y de noche; en el caso de Baigorri y Valcarlos, el pasto del ganado mayor se permitía de día y de noche, mientras que el del ganado ovino se limitaba de sol a sol; entretanto que en la facería entre Roncal y Baretous la limitación era temporal, pues la sentencia de Ansó de 1375 establecía que los ganados de toda especie del valle de Baretous tenían derecho a gozar de sol a sol de las yerbas y aguas de los terrenos de Ernaz o Hernaz y Leja o Leche, desde el día 10 de julio de cada año, con un plazo de 28 días, a partir del cual el derecho de herbajear y abrevar en tales terrenos correspondía a los ganados de Roncal, también de sol a sol y hasta el día 25 de diciembre<sup>22</sup>. En la mayoría de los casos, en las facerías se permitía pastar al ganado de uno de los faceros libremente en los montes del otro, pero de sol a sol, debiéndose retirar por la noche a su jurisdicción<sup>23</sup>.

En el Fuero General de Navarra, libro IV, título I, los capítulos del I al V delimitaban dehesas o vedados para el pasto específico de caballos y bueyes, mientras que los capítulos VI, VII y VIII establecían que, en el caso de villas faceras con términos propios delimitados, el ganado no pudiese entrar en los términos del otro, únicamente pacer de sol a sol, evitando su entrada en frutales, tierras de labor y dehesas para caballos y bueyes, pero en el caso de montes limítrofes no delimitados ni partidos, podían usar de ellos como si fuesen vecinos.

---

<sup>22</sup> ARVIZU, F., Problemas, *op. cit.*, pp. 11-12 y *El conflicto de los Alduides (Pirineo Navarro): estudio institucional de los problemas de límites, pastos y facerías según la documentación inédita de los archivos franceses (siglos XVII-XIX)*, Pamplona: Departamento de Presidencia, 1992; CHAVARRÍA MÚGICA, F., En los confines de la soberanía: facerías, escalas de poder y relaciones de fuerzas transfronterizas en el Pirineo Navarro (1400-1615). En BERTRAND, M. y N. PLANAS (coords), *Les sociétés de frontière: De la Méditerranée à l'Atlantique (XVIe-XVIIIe siècles)*, Madrid: Casa Velazquez, 2011, pp. 193-217; DESPLAT, Ch., Henri IV et les traités de «paréages» pyrénéens: un exemple de compromis politique entre le centre et la périphérie, *Annales du Midi: Revue Archéologique, Historique et Philologique de la France Méridionale*, tome 114, núm. 240 (2002), pp. 474-479; FAIRÉN GUILLEN, V., Sobre las facerías internacionales en Navarra, *Príncipe de Viana*, 61 (1955), pp. 511-524 y Contribución al estudio de la Facería internacional de los valles de Roncal y Baretous, *Príncipe de Vianas*, 23 (1946), pp. 273-296; URSUA LIZARBE, M., *op.cit.*, pp. 202-205.

<sup>23</sup> ZUDAIRE HUARTE, E., Facerías de la cuenca Baztán-Bidasoa, *Príncipe de Viana*, 106-17 y 108-109 (1967), pp. 97-126 y 161-242; *Demostración histórico legal en que se descubre con evidencia el notorio derecho que asiste al Rey nuestro Señor; en el pleito que siguen el fiscal del consejo de Navarra y el Patrimonial del mismo Reyno contra las villas de Santestevan, Sumbilla y los lugares de Elgorriaga y Narbarte sobre la pertenencia de los montes de Vidasoa y Berroarán*, Pamplona: Imprenta de la Viuda de Don Josef Miguel de Ezquerro, 1786.

Los capítulos IX, X, XI, XII y XIII prohibían la entrada de ovejas y cerdos en vedados, barbechos para sembrar después de lluvia intensa, majuelos, mieses, huertos y viñas cerradas, pero establecían la posibilidad de apacentar el ganado menudo, beneficiándose de la derrota de mieses, es decir, una vez recogida la cosecha, siempre durante el día; algo en lo que insistía el libro VI, el título III, capítulos II y III sobre las penas del ganado menudo por daño realizado en las mieses y el título V, capítulo IV que prohibía el paso del ganado cuando hubiese mieses. No obstante, en función del número de cabezas que existiese en cada jurisdicción, los pastos locales podían o no hacer frente a la demanda, lo cual obligaba a muchos a trashumar coyunturalmente hacia otras zonas que contaban con pastos más abundantes, trasladándose a jurisdicciones vecinas o incluso alejadas, que comportaban traslados de cientos de kilómetros y varios días de recorrido; según el Fuero, al ganado «trasfumo» o trashumante, cuando atravesase una villa, tierra de infanzón o bustaliza, se le debía dar albergue de una o dos noches<sup>24</sup>.

En Navarra hay constancia de las prácticas trashumantes desde antes del año 882, cuando el rey Sancho otorgó al valle del Roncal el uso de las Bardenas Reales, pudiendo hacer «herbajes, corrales y cabañas...». No obstante, esta no fue una zona segura hasta la conquista por parte de Alfonso I el Batallador y la fundación de una serie de villas en el entorno, como Valtierra en 1110, Tudela en 1119 o Tarazona en 1120, con lo que se antoja –y en ello coincidimos con autores como Caro Baroja o Martín Duque<sup>25</sup>– difícil que los roncaleses realmente trashumasen a las Bardenas antes del siglo XII. Posteriormente, en 1502 Juan III de Albret extendió el privilegio a los ganaderos del valle de Salazar<sup>26</sup>.

En el noroeste navarro los pastos de los puertos altos eran aprovechados durante el verano, cuatro o cinco meses al año, cuando había disponibilidad de hierba y pastos, una vez que la nieve se retiraba. El Fuero General en su libro

---

<sup>24</sup> ARIZCUN CELA, A., Las facerías en el Pirineo navarro: una perspectiva histórico-económica, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), pp. 303, 306 y 312-313; ARVIZU, F., Problemas de límites y facerías entre los valles navarros y franceses del Pirineo (apéndice documental), *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*, 43 (1984), pp. 83-136; ZUBIRI JAURRIETA, A., Facerías y faceros: una perspectiva histórico-jurídica, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), p. 264.

<sup>25</sup> CARO BAROJA, J., *Los vascos*, Madrid: Ediciones Istmo, 2000, p. 161; MARTÍN DUQUE, A. J., Imagen histórica medieval de Navarra, un bosquejo, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 980-981.

<sup>26</sup> LEMA PUEYO, J. Á., *Alfonso I el Batallador Rey de Aragón y Pamplona (1104-1134)*, Gijón: Ediciones Trea, 2008; MENDIZABAL AIZPURU, J.A. y A. PURROY UNANUA, La trashumancia en Navarra: una actividad ganadera cuya regulación se remonta al siglo IX. En *Transiciones en la Agricultura y la Sociedad Rural. Los desafíos Globales de la Historia Rural – II Congreso Internacional Santiago de Compostela, 20-23 Junio 2018*, Santiago de Compostela: Concello de Santiago de Compostela/Deputación da Coruña, pp. 5-6.

VI, título I, capítulo XV establecía que el ganado podía permanecer en dichos puertos entre el 1 de mayo y San Martín (11 de noviembre). Pero al llegar el otoño, solo permanecían en los valles un número pequeño de cabezas y rebaños, generalmente, aquellos animales utilizados para el transporte y las labores agrícolas, los cerdos y algunas cabras, mientras que la gran mayoría del ganado de los valles pirenaicos se veía obligada a salir al exterior, ante la incapacidad de los pastos propios de mantener semejante cantidad de animales<sup>27</sup>.

Los rebaños trashumantes estaban compuestos mayoritariamente por ovejas y, en menor cantidad, por ganado vacuno, como ya hemos tenido ocasión de comprobar. El destino principal de los ganados pertenecientes a los valles de Aézcoa, Salazar o Roncal eran las Bardenas reales, donde invernaban ya desde al menos 1269. El valle de Aézcoa contaba con privilegio de Sancho el Fuerte de 1229 para que sus rebaños disfrutasen de los pastos de todo el reino a cambio de 4.500 sueldos, siendo confirmado en 1377 por Carlos II y en 1408 por Carlos III, aunque en 1462 Juan de Aragón y Navarra amplió sus privilegios, pagando por los montes de Aézcoa anualmente 194 florines. En 1496 les fueron confirmados dichos privilegios por Juan y Catalina de Albret, aunque les fue aumentado el tributo a 204 florines, a repartir entre la Colegiata de Roncesvalles y la Real Hacienda. Carlos I confirmó los privilegios en 1539, Felipe II en 1564 y Felipe III en 1609<sup>28</sup>.

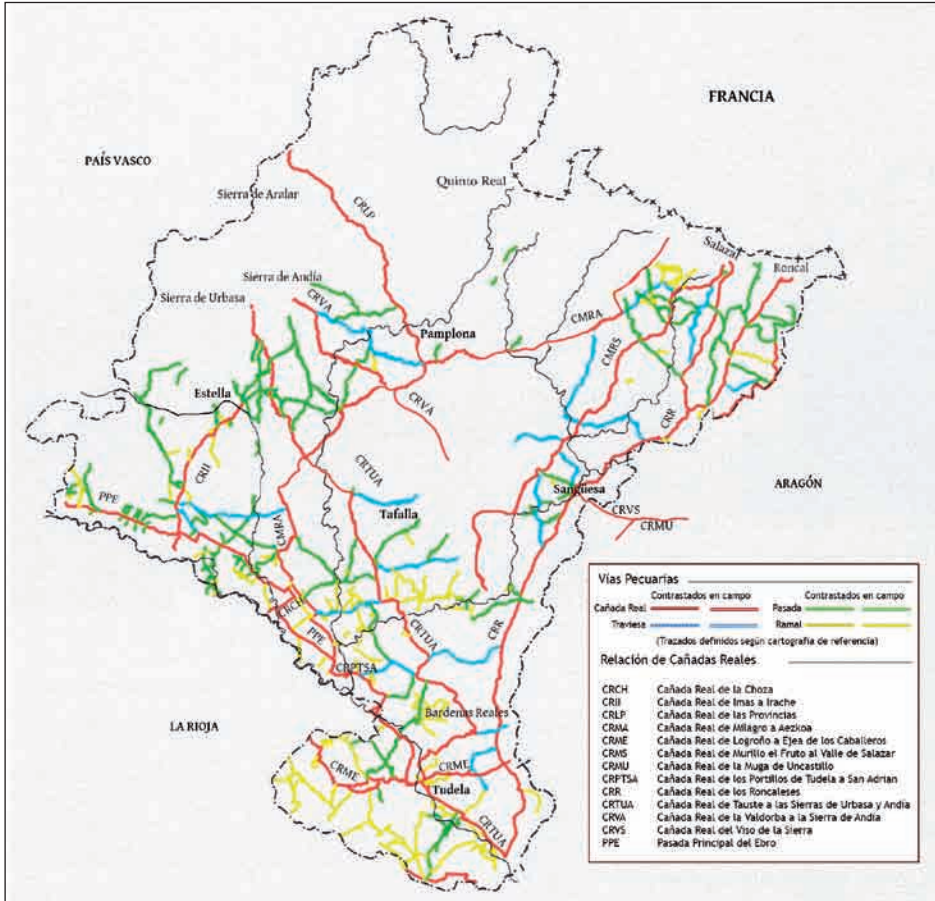
Los rebaños que se dirigían a dichos pastos de invierno de forma escalonada –proceso que se completaba en un mes, aunque cada rebaño tardaba escasamente poco más de una semana, en jornadas de quince o veinte kilómetros diarios–, a partir de San Miguel de septiembre, confluían desde los respectivos valles en Cáseda, desde donde se dirigían a Carcastillo para entrar en las Bardenas. Los roncaleses pasaban por Burguñ, para bajar hacia Bigüézal y Castillonuevo, Leire, Yesa, Javier, Sangüesa y Peña, y llegar a Cáseda. Por su parte, los rebaños de Aézcoa bajaban por Rípodas a Lumbier y de allí a Aibar, para cruzar el río Aragón. Finalmente, los salacencos, siguiendo el curso del río Salazar, bajaban a Navascués para juntarse con los aezcoanos en Lumbier, desde donde se dirigían, como decíamos, hacia Cáseda. En verano el trayecto era el contrario, para llegar a sus valles de origen, a partir de mayo, también de forma escalonada; primero retornaban los aezcoanos y salacencos, mientras que los roncaleses esperaban a finales de mes<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> DÍAZ DE DURANA, J.R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, *op. cit.*, pp. 60-61.

<sup>28</sup> Archivo de la Junta del Valle de Aezkoa (AJVA), Libro 003.

<sup>29</sup> DÍAZ DE DURANA, J. R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, *op. cit.*, pp. 49-51.





Mapa 1. Vías Pecuarias en Navarra.

Fuente: elaboración propia tomando como base datos de SITNA. IDENA

A lo largo de los siglos se fue creando en Navarra una tupida red de cañadas, con sus ramales y travесías. Las más destacadas son ocho: por encima del resto hay que poner en valor la Cañada de los Roncaleses, ya descrita y actualmente en uso, recorriendo unos 135 km; la segunda en importancia es la que iba de Murillo el Fruto hasta Salazar, utilizada por los ganaderos salacencos, que, como hemos adelantado, se unía a la Cabañera de los Roncaleses y siguiendo la vertiente derecha del río Aragón, transitaba por Lumbier, Aibar y Gallipienzo; la Cañada entre Milagro y Aézcoa; la que unía Tauste con la Sierra de Urbasa-Andía; de Valdorba a Sierra de Urbasa-Andía; de Corella a Ejea Santa Margarita, pasando por Tudela; la Cañada Real de las Provincias, que salía del valle de Salazar y moría en Areso; y finalmente, la que unía Imas con Irache (Estella). Las cabañeras o cañadas reales solían tener una anchura de unos 75,2 m, las travесías

o cordeles 37,6 m y las veredas, pasadas o ramales 20,9 m, completando un total de 1.881 km, más 285,6 km de traviesas, que enlazaban las Cañadas Reales entre sí, 798,13 km de pasadas y 130,7 km de ramales, reposaderos y abrevaderos<sup>30</sup>.

**Tabla 1. Cañadas Reales en Navarra**

Denominación	Distancia (Km/m)
Cabañera de los Roncaleses	135,100
Tauste a Sierra de Urbasa-Andía	130,670
Rioja y Corella al Portillo de Santa Margarita	46,850
Milagro a Aezcoa	135,030
Carcastillo a Salazar	95,000
Valdorba a Sierra Andía	50,000
Cañada Real de las Provincias	52,400
Imas a Irache-Tierra Estella	31,780

Fuente: MENDIZABAL AIZPURU, J. A. y A. PURROY UNANUA, *op. cit.*, pp. 7-9.

Los pastos de las Bardenas no sólo alimentaban a los rebaños del Pirineo y Prepirineo navarro (Aézcoa, Roncal, Salazar y Monasterio de Leire) en invierno, sino también a las mestas y ligallos de los pueblos cercanos de la Ribera del Ebro, en especial a los de Tudela, que llegaban a suponer hasta 25.000 cabezas adicionales durante la Edad Moderna y que en primavera subían a los pastos pirenaicos, coincidiendo con el retorno de los pirenaicos, donde disfrutaban del alquiler de diferentes seles y áreas de pasto<sup>31</sup>. Precisamente, en el área de la Ribera navarra era habitual que los ayuntamientos y concejos arrendaran el aprovechamiento de las corralizas, aunque tenían un carácter comunal: una parte se adjudicaba a los ganaderos de la localidad y otra se sacaba a subasta pública, lo cual era aprovechado por los ganaderos roncaleses y salacencos que bajaban a invernar. Los concejos se encargaban de la construcción de corrales y balsas para abrevar el ganado<sup>32</sup>.

<sup>30</sup> CARO BAROJA, J., *Los Vascos*, *op. cit.*, pp. 160-165; MANTEROLA, A., *Ganadería y pastoreo en Vasconia*, Bilbao: Etniker Euskalerrria, 2000, p. 509; MENDIZABAL AIZPURU, J.A. y A. PURROY UNANUA, *op. cit.*, pp. 7-9; PORCAL GONZALO, M. C. El patrimonio rural como recurso turístico. La puesta en valor turístico de infraestructuras territoriales (rutas y caminos) en las áreas de montaña del País Vasco y Navarra, *Cuadernos de Turismo*, 27 (2011), pp. 775-776.

<sup>31</sup> Archivo General de Navarra (AGN), Procesos, 093004, 112649 y 292111. DÍAZ DE DURANA, J. R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, *op. cit.*, p. 52.

<sup>32</sup> ALLI ARANGUREN, J. C., Las corralizas en Navarra. Historia, naturaleza y régimen, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), pp. 315-364.

Los valles limítrofes con el lado norte de los Pirineos compartían facerías o comunidades de montes, lo que habitualmente se denominaban facerías internacionales –cuyo verdadero objetivo «no era el cumplimiento literal de su capitulado sino la gestión de la conflictividad para mantenerla dentro de unos márgenes tolerables», permitiendo la cohabitación de las fronteras de Estado con las exigencias e intereses pastoriles de montaña, como muestra del «pactismo» entre los Estados y las comunidades locales<sup>33</sup>–, como en el caso del valle de Erro, Baztán o Baigorri en los montes Alduides o el de los valles de Aézcoa, Salazar y Roncal, que compartían pastos y facerías con los valles norteños de Cize y Bearn: el valle de Aézcoa compartía con el valle de Cize, con el que tenía comunión de pastos o facería, el soto de Lizarmeaca; Salazar tenía facería con los valles de Cize y Sola o Soule y con el valle bearnés de Baretous; los siete pueblos del valle del Roncal gozaban los puertos de Erlanz y Arra, que confinaban con el puerto de Berètons de Bearn y con el puerto de Ansó en Aragón, especialmente «la peña llamada Añelarra»<sup>34</sup>. En los llamados «Puertos Grandes» el ganado ovino de Valcarlos o Burguete, pero también el del monasterio de Roncesvalles, subía entre mayo y noviembre, mientras que el ganado vacuno lo hacía entre junio y septiembre, a los pastos del valle de Aézcoa y Cize, pasando el invierno en las llanuras atlánticas francesas. Una de las zonas más ricas en pastos se encontraba en el bosque de Irati y la Sierra de Abodi, controlada por la encomienda de San Salvador de Irati, perteneciente a la orden de San Juan de Jerusalén, aprovechada sobre todo para ganado vacuno (Mapa 4)<sup>35</sup>.

En cuanto a la invernada de los ganados pirenaicos en la llanura francesa, durante la Edad Media, los ganados del valle del Roncal habitualmente se dirigían hacia tierras de la Gascuña, por entonces en manos inglesas. En las llanuras de Laneplàa pastaban los vaqueros navarros y de los valles de Aspe y Ossau, a cambio del pago de un arriendo al baile de Hastings. Además, las piaras del rey de Navarra o de los monasterios de Roncesvalles, Leire o la catedral de Pamplona eran engordados en los montes de Baja Navarra. Los cerdos eran engordados en tierras de Bearn, Sola, Armañac o Albret, ocasión que se aprovechaba para venderlos a los compradores de Mixa, Ostabares o el valle de Osses, cuyos ganaderos engordaban los suyos en tierras navarras. En este senti-

<sup>33</sup> CHAVARRÍA MÚGICA, F., En los confines, *op. cit.*; DESPLAT, Ch., Henri IV, *op. cit.*, pp. 460 y 468.

<sup>34</sup> AGN, CO\_PS, 1ªS, Leg. 13, N. 36. ARIZCUN CELA, A. (Apéndice documental), *op. cit.*, pp. 308. ARVIZU, F. Problemas, *op. cit.*, pp. 5-38. BRUNET, S., Les mutations des lies et passerries des Pyrénées, du X<sup>IV</sup>e au X<sup>VIII</sup>e siècle, *Annales du Midi: Revue Archéologique, Historique et Philologique de la France Méridionale*, 240 (2002), pp. 437-442.

<sup>35</sup> APARICIO, S., La circulación del ganado y los poderes locales en el Pirineo entre Navarra, Labourd y Bearn (siglos XIII y XIV), *Historia Agraria*, 65 (2015), pp. 16-23.

do los mercados más importantes para la venta de ganado porcino fueron Garris, al que acudían navarros, franceses, pero también castellanos y guipuzcoanos con su propio ganado, Pamplona y Mauleón, al que también llegaban compradores aragoneses, quienes acudían con aceite y otros productos<sup>36</sup>.

Los grandes monasterios navarros contaban con numerosas bustalizas, cayolares o seles y pastos en el Pirineo, gracias a las donaciones de los poderes del entorno, desde el Conde de Pallars hasta el Señor de Vizcaya o los reyes de Inglaterra y Navarra. Roncesvalles contaba con pastos en Lumbier, Roncesvalles, Baigorri o Cize, donde además de ganado bovino, también apacentaban el ganado ovino y porcino. Por su parte, San Salvador de Leire contaba desde el siglo XI con numerosas bustalizas en Cize, mientras que en el siglo XII obtuvo áreas de pasto en la zona suletina –algunas de las cuales seguía disfrutando en la primera mitad del siglo XVIII–, en las que pastaban sus ganado bovinos y ovinos (Mapa 4)<sup>37</sup>.

En cuanto a los ganados y ganaderos que pastaban en el propio valle o territorio, en el caso de Navarra como en el de otros territorios vasconavarros, podían pacer durante el día y la noche, más aún en el caso de los seles, mientras que para los extranjeros estaba limitado de sol a sol, debiendo volver a sus cubilares por la noche. Además, en el caso de Aézcoa, los cubilares comunes de Abodi, Atalegui, Soraire y Bagadauri quedaban reservados para los ganados casalencos del valle, que podían pastar las hierbas y las aguas de noche y de día fuera de los seles, mientras que en el vecino valle de Roncal, desde 1590, se exceptuaron las dehesas o «bedados Boierales y casalencos», propios de cada villa, que se hallaban amojonados de común acuerdo, estando prohibida la entrada del ganado del resto de villas y de ganado extranjero<sup>38</sup>.

En el caso de montes limítrofes que no contaban con facerías, es decir, aquellos montes que eran prodivisos –y no proindivisos o con comunidad de montes–, como, por ejemplo, los de los valles de Burunda, Ergoyena y Echarri-Aranaz, por concordia establecida en 1731 –y confirmada en 1732– se fijaron penas concretas en función del período (del 29 de septiembre al 25 de diciembre del mismo año, o desde esa fecha hasta el 29 de septiembre del siguiente), el

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, pp. 34-35 y La cabaña de las órdenes religiosas en el Pirineo. Los intereses ganaderos de las órdenes religiosas en Ultrapuertos, Labourd, y el Béarn durante los siglos plenomedievales, *RIEV*, 59 (2014), p. 15; MIRANDA GARCÍA, F., La collégiale de Sainte-Marie-de-Roncevaux au nord des Pyrénées: possessions dans le Béarn et le Pays Basque français. En DESPLAT, Ch. (ed.), *Pyrénées-Terres-Frontières*, París: Éditions du CTHS, 1996, pp. 83-92.

<sup>37</sup> APARICIO, S., La circulación de ganado, *op. cit.*, pp. 30-33.

<sup>38</sup> AJVA, Caja 006-01 y Archivo de la Junta del Valle del Roncal, Caja 021, 22, 1757.

área de preñar (desde el río Burunda hasta Guipúzcoa, resto de montes hasta las sierras de Andía y Urbasa o área sembrada), el tipo de ganado, el número de cabezas o el excesivo corte de hierba con hoz o guadaña, siendo la pena el doble de noche que de día<sup>39</sup>.

Precisamente, las sierras de Encía (tanto en la parte navarra como en la alavesa), Urbasa y Andía fueron utilizadas, entre los siglos XVI y principios del siglo XIX, como pastos veraniegos, entre abril y noviembre, ante la escasez de alimentos para el ganado y para preservar los sembrados y viñas antes de la cosecha, y reservar el poco pasto disponible para el ganado de reja y labor, por localidades navarras cercanas, como las Cendeas de Pamplona, localidades de la Navarra Media, o áreas más alejadas, caso de la Merindad de Olite y la Ribera del Ebro, y por el vacuno, ovino y porcino del monasterio de Irache, quienes pagaban derechos por el uso de los caminos y cañadas al Patrimonial del Reino. Si para el siglo XVI subían a dichas sierras unas 100.000 cabezas, a principios del siglo XX se convirtieron en 30.000, mientras que para 1996 eran de 11.000. Estos rebaños accedían a las sierras por la cañada Real de Tauste y por la de Valdorba, o por la de Imas a Irache, enlazando en el valle de Yerri con la primera, entrando en Urbasa-Andía por San Martín y Baquedano, venta Zumbelz-Lezaun, valle de Guesalaz, valle de Goñi y Valle de Olo. No obstante, muchos rebaños que pastaban en verano en estas sierras, en vez de volver a sus hogares, invernan en Guipúzcoa o Vizcaya, ya en el siglo XX, concretamente en Goierri, Duranguesado o la costa, para lo que empleaban dos o tres jornadas: desde el valle de Araiz se dirigían a Berástegui, Amasa, Andoain, Urnieta, Hernani, Astigarraga y desde allí hacia Alza, Lezo, Rentería, Oyarzun, Fuenterrabia o Irún; desde Ordicia a Vidania, Ernio, Andazarrate, para bajar a Asteasu, Cizúrquil, Aduna, Andoain, Zubieta y Lasarte, o Aya, Aizarnazabal, Zarauz y Guetaria; desde Encía por el paso de San Adrián hacia Cegama, Segura, Ormaíztegui y Beasain; por último, desde Araya, Asparrena, Burunda y Améscoas, en tres o cinco jornadas, por Landa, Ochandiano, Amorebieta, Larrabezua, Orozco, Munguía, Elorrio, Plencia o Cierbana y Güeñes (Mapas 1 y 3)<sup>40</sup>.

Para acabar, Navarra fue un territorio de pasto y engorde de ganado vacuno y porcino procedente de los territorios limítrofes. Por ejemplo, desde Guipúzcoa y Álava, a partir de 1490 fue habitual el paso de ganado vacuno y porcino desde ambos territorios hacia las cercanas zonas fronterizas, ricas en robledales

<sup>39</sup> AGN, Procesos, 33210.

<sup>40</sup> AGN, Procesos 004342, 113352, 198237, 304648, 313808 y 315786. AMORENA UDABE, A., J. M. GARAYO URRUELA, F. LEIZAOLA CALVO y M. J. MORENO MERELO, Andía-Urbasa-Encía, *Cuadernos de la Trashumancia*, 24 (1998), pp. 27-34 y 70-76; MANTEROLA, A., *op. cit.*, pp. 516-522.

y encinares: desde Beterri se llevaban vacas a Leiza o Beruete (Basaburua) y desde Goyerri (Amézqueta o Ataun) cerdos a Echarri-Aranaz, Lacunza, Ergoyena, e incluso a Baquedano (Améscoas), a donde también iban desde Álava; concretamente, desde Ocáriz (Álava) se llevaba ganado porcino a Artavia. Pero también desde Echarri-Aranaz, Huarte-Araquil, Lezaun y otras áreas de Navarra sus ganados de cerda viajaban a repastar a Guipúzcoa, por ejemplo, a Zaldivia, Ataun, Lazcano o Legorreta e incluso desde Ciordia y Alsasua hasta localidades sorianas como Mallona, Nodalo y Revilla, desde la segunda mitad del siglo XVI, donde arrendaban sus hierbas para piaras de hasta 250 cerdos<sup>41</sup>.

Al mismo tiempo, desde el siglo XVI fue habitual la venta y el paso de ganado vivo desde Navarra, sobre todo, bueyes y vacas (desde Echarri-Aranaz, Lacunza, Alsasua, Leiza, Betelu y Gorriti) y cerdos (desde Urdax, Errazu, Arizcun, Echarri-Aranaz, Estella, etc.), con la participación de mercaderes estelleses, hacia Vizcaya y Guipúzcoa, para abastecer a las carnicerías del Señorío o de localidades como Eibar, Tolosa, Azcoitia y Azpeitia, e incluso hacia Francia. En todos los casos, las piaras de cerdos debían ir custodiados por pastores con pértiga –que en el Fuero General se especificaba debía ser de avellano– para controlarlos, con una media de un pastor por cada 15 cabezas –en el caso de las piaras sorianas que acudían a los montes del sudeste guipuzcoano y a las que haremos referencia más adelante, la media era de un pastor por cada 25 cabezas–. Estas piaras transitaban por las cañadas, las veredas de montes, pero también por los caminos reales, debiendo pagar las correspondientes tasas en las tablas fronterizas<sup>42</sup>.

### III. PAÍS VASCO FRANCÉS

El Fuero de Labourd permitía a los parroquianos del territorio pastar sus ganados, grandes y menudos, de día y de noche en los terrenos comunes de cada parroquia, y construir cabañas y cerrados para albergar el ganado, sin que se les pidiese contraprestación, excepto en época de bellota; en tiempos de bellota, esta se repartía entre los mencionados habitantes de las parroquias. Asimismo, entre San Miguel y San Martín, los parroquianos de una localidad no podían

<sup>41</sup> AGN, Procesos, 146255, 161923, 224903, 252357, 255844 y 289692. PERURENA LOIARTE, P., *Leitzalarreko Unaiak (1683-1771)*, Andoain: Andoaingo Udala, 2018, pp. 160-168.

<sup>42</sup> ARAGÓN RUANO, Á. Relaciones ganaderas, *op. cit.*, p. 30; MORAZA BAREA, A., La trashumancia desde el sistema ibérico al Pirineo occidental: el pastoreo de ganado porcino entre la sierra de Cameros (Soria-La Rioja) y el País Vasco a fines de la Edad Media. En CATAFAU, A. (coord.), *Les ressources naturelles des Pyrénées du Moyen Âge à l'époque moderne. Exploitation, gestion, appropriation*, Perpignan: CRHISM, 2005, p. 226; AGN, Procesos, 255844.

entrar en los terrenos comunes de la otra, estableciendo, en caso contrario, el derecho a preñarlos hasta que se les compensase el daño realizado (30 arditz de día y 30 de noche). Los bueyes de arado, esenciales para la agricultura, por su parte, podían pastar de día y de noche, con pastor o no, excepto entre San Miguel y San Martín. El ganado que entrase en tiempo de bellota en un «barrendegui» o vedado, podría ser retenido por el dueño hasta que se le abonase el daño, evaluado por dos hombres buenos. Por cada ganado extranjero que llegase a engordar el rey cobraba cuatro arditz por cada buey, vaca o jumento, dos arditz por cada puerco y uno por cada oveja; en caso de que una parroquia vendiese el pasto a ganados extranjeros, el rey cobraría el quinto real<sup>43</sup>.

Por su parte, el Fuero de Baja Navarra establecía que los pastos de las universidades serían privativos de sus habitantes y defendidos, preservados y conservados con la debida división, mientras que las facerías serían aprovechadas comúnmente, de país a país y entre universidades y comunidades. Como en el caso de Labourd, aquellos animales que entrasen desde una comunidad a otra o en un vedado podrían ser retenidos y carnereados; a excepción de bueyes de arado, caballos y animales de carga –estos, mientras viajasen o pasasen por camino público–, cuyos dueños deberían pagar la pena por el daño infringido. El ganado hallado pastando en heredades vedadas podría ser prendado y retenido en un plazo de 24 horas, hasta que el dueño pagase la pena, estando prohibido el pasto de cerdos, cabras, bueyes de arado, caballos o cualquier ganado en prados, viñas o huertas en cualquier época del año. Para evitarlo, cada universidad debía contar con guardas comunes de bueyes, vacas, puercos y animales. Por último, los señores de seles y cayolars en ningún caso podrían carnerear y pignorar los animales que se introdujesen en sus propiedades.

No obstante, en el siglo XVIII debido al crecimiento de la cabaña, sobre todo ovina, en algunas áreas bajonavarras las medidas se endurecieron, como ocurrió en el caso de las ordenanzas publicadas en 1704 en Baigorri, que obligaban a sus habitantes a que, desde el 1 de junio hasta Nuestra Señora de septiembre de cada año, llevasen sus vacas y caballos a pastar en verano a los Alduides, para de esa manera no dañar los cultivos y preservar los pastos de los comunales, que así se recuperarían para el invierno, aunque podían mantener en sus casas los bueyes y vacas de arado y alguna vaca de leche, siempre bajo conocimiento de los jurados municipales. Se prohibía así mismo la introducción de ganado extranjero en los pastos comunes en cualquier época del año, tomar ganado extranjero como si fuese propio o alquilar casas y bordas para este. En

---

<sup>43</sup> CARO BAROJA, J., *Los Vascos, op. cit.*, p. 164; *Les Coustumes Generalles, Gardees & Obseruees au País & Bailliage de La Bourd, & ressort d'icelui*, Bourdeaux: Simon Millanges, 1576, pp. 10-16.

tiempo de bellota, el ganado porcino sólo podría entrar en los Alduides y el resto del ganado donde no hubiese bellota, desde San Andrés (30 de noviembre), so pena de ser pignorado<sup>44</sup>.

Por último, el Fuero de Soule establecía que los pastos eran comunes a sus habitantes, siendo su uso franco, a excepción de aquellos que tenían obligaciones con el castellano de Mauleón. El pasto en los puertos y cayolars de Soule era libre diurnamente, entre el 1 de agosto y el 11 de junio del año siguiente, estando prohibido de noche y el paso nocturno de un cayolar a otro, mientras que permanecía vedado entre San Bernabé (11 de junio) y los Siete Hermanos (10 de julio); en ambos casos, los dueños de cayolars podían carnerear los ganados hallados, excepto en Algaondoa y Asalegue, donde, entre el día de la Purificación de Nuestra Señora (2 de febrero) y el 1 de agosto, podían pastar libremente, pagando los correspondientes derechos. El señor de Mauleón debía vedar el puerto de Unorice, desde Pentecostés hasta los Siete Hermanos, debiéndole pagar cada cayolar de vacas y ovejas un queso. Finalmente, la entrada en los vedados boyales estaba prohibida entre el día de Ramos y Navidad<sup>45</sup>.

Como se ha analizado en el anterior apartado, los valles vasconavarros del lado norte de los Pirineos compartían facerías con los valles del sur y llevaban sus ganados a los puertos, generalmente en verano, aunque en diferentes regímenes, tanto de día y de noche como de sol a sol, dependiendo del área y de la localidad facera. Así la facería establecida en 1445 y confirmada en 1507 en torno al bosque de Irati, entre el valle de Cize y Salazar, disponía que los rebaños de ambos valles pudiesen pastar en los montes del otro, de sol a sol, debiendo volver a sus lugares de origen al llegar la noche<sup>46</sup>.

En invierno, esos ganados permanecían en sus respectivas jurisdicciones y territorios o bajaban hacia los llanos y las Landas, donde los campos de cultivo, inutilizables en esa época, se convertían en pastos; los ganados volvían en verano a los pastos de montaña liberando los campos para los cultivos de cereal. Los ganados, además de aprovecharse de la derrota de mieses, cuando

---

<sup>44</sup> *Les Fors et Costumas deu Royaume de Navarre Deca-Ports avec l'estil et aranzel deudit Royaume*, Pau: Jean Desbaratz, 1681, pp. 102-108; CLAVERIE, P. A., Règlamentation forestière dans le Pays Basque au XVIIIe siècle, *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres, Arts et d'Études Régionales de Bayonne*, 1 y 2 (1927), pp. 148-154.

<sup>45</sup> CARO BAROJA, J., *Los vascos*, *op. cit.*, p. 164; *Les Coustumes Generales du Pays et Vicomte de Sole*, Pau: Jérôme Dupoux, 1692, pp. 26-43.

<sup>46</sup> BROCAS, D. y A. LEGAZ, La montagne basque: sources et ressources. Les pâsturages et les bois dans les Pyrénées occidentales (XI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). En CATAFAU, A. (coord.), *op. cit.*, pp. 49-69; BRUNET, S., *op. cit.*; DESPLAT, Ch., Henri IV, *op. cit.*, pp. 461-479; PUYO, J. Y., Faceries et rectifications frontalières: le cas de la forêt d'Iraty. En DESPLAT, Ch. (dir.), *Frontières*, París: Editions du CTHS, 2002, pp. 66-67.



las cosechas eran recogidas en otoño, o de pastar en los prados propiedad de sus dueños, aunque en este caso las desigualdades entre unos propietarios y otros eran manifiestas y se perpetuaron desde el siglo XIV hasta la Revolución Francesa, hacían uso de los pastos de los montes comunales, si bien estos no solían ser muy extensos<sup>47</sup>. En las llanuras y meseta prepirenaicos de Labourd y Bearn las tierras eran gestionadas por cada comuna, mientras que en Baja Navarra y en los valles altos de Soule y Bearn reinaban las comunidades de montes y la indivisión, como acabamos de analizar. Se trata de espacios situados a mediana altitud, indispensables para el pastoreo de primavera y de vastas praderas de alta montaña utilizadas en verano, que eran complementarias, puesto que las comunidades de un valle se unían para gozar de ellas, en un régimen de indivisión parcial, es decir, cada comunidad tenía sus montes propios, situados cerca del núcleo urbano, que aprovechaba de forma exclusiva, mientras que los comunales de la parte superior eran gestionados por la Junta del Valle.

El derecho de pasto era general en toda la región, basado en la reciprocidad, esto es, los de una comunidad podían pastar en el territorio del vecino. El ganado extranjero estaba prohibido, a excepción de que se obtuviese licencia y permisos particulares concedidos por las Juntas de Valle. Por su parte, los propietarios enviaban todo su ganado ovino y bovino, de forma gratuita o a cambio de un canon, a los valles altos; únicamente la presencia de cabras era prohibido o limitado en invierno. El pastoreo comunitario era objeto de reglamentación precisa, sobre todo en lo relativo al calendario, tratando de preservar el uso exclusivo de la comunidad y vigilar el pastoreo, existiendo en algunos casos un tratamiento privilegiado, a través del permiso de erección de cabañas o cercados para tener al ganado, sin pago de contraprestación alguna; en Soule, por ejemplo, el derecho de cayolar venía acompañado de la plena propiedad sobre una cabaña y un terreno adyacente destinado al corral del rebaño. Por último, cabe mencionar que entre los siglos XIX y XX –hacia 1930 unas 20.000 cabezas de ovino y bovino– el ganado procedente de Santa-Grazi y Larrainhe trashumaba hacia Barétous y Oloron, mientras que desde Cize, Bidarray e Ichassu hacían lo propio hacia la Gave de Oloron<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> HAUTEFUILLE, F. y P. PALU, Usages et transformations d'un paysage pastoral (XVIII-XX): le cas de Viodos-Abense (Pays-Basque). En BRUMONT, F. (ed.), *Pres et pâtures en Europe occidentale, 28 èmes journées d'histoire de Flaran, 2008*, Toulouse: Flaran, 2008, pp. 273-278; PALU, P. Conflicts de nature entre Pays Pyreneens et pouvoir centraux de la fin du XVIIIe siècle au debut du XXe siècle: le cas de la Soule (Pays Basque Français). En BRUNET, M., S. BRUNET y Cl. PAILHÈS (dirs.), *Pays Pyrénéens & Pouvoirs Centraux (XVIe-XXe s.)*, Foix: Conseil Général de l'Ariège, 1994, p. 175.

<sup>48</sup> CUNCHINABE, D., P. PALU, M. LE COUEDIC, M. P. LAVERGNE y A. CHAMPAGNE, *Paysages et marqueurs spatiaux hérités des parcours pastoraux: du «bode-bordar» au «cayolar»*. *L'empreinte spatiale du «systeme maison» en Soule*, Conseil General de Pyrénées Atlantiques, 2013.

## IV. ÁLAVA

Dentro del territorio alavés no se conoce trashumancia larga alguna, únicamente la que realizaban algunos rebaños alaveses en invierno hacia Vizcaya desde mediados del siglo XVI –como veremos más adelante–, que continuó en el siglo XX –y de la que se tiene constancia gracias a la etnografía<sup>49</sup>–, cuando algunos ganaderos desde la sierra de Encía o localidades como Landa o Araya, se dirigían hacia Guipúzcoa y Vizcaya (Mapa 4). Durante la Edad Moderna –y posteriormente– lo que predominó fue la ganadería estante y trasterminante, pastando en las propias jurisdicciones de las villas y aldeas, en las comunidades de montes limítrofes o subiendo en verano a las sierras cercanas, como Urbía, Olza, Encía-Iturrieta, Montes de Elguea, Gorbea, etc. Normalmente, en las aldeas y villas alavesas existían dehesas y prados adehesados para el ganado de labor y de cerda, las primeras de uso libre para los vecinos del lugar o arrendadas a particulares, mientras que los segundos eran zonas llanas, incultas, de regadío, en las cuales se dejaba crecer o se sembraba la hierba para el ganado de los vecinos, quienes pastaban libremente. El ganado ovicaprino pastaba en las propias jurisdicciones y comunales, teniendo la posibilidad además de aprovecharse de los rastros, una vez recogida la cosecha.

En algunas localidades todo el ganado se reunía por la mañana al cargo de un pastor, al que los vecinos pagaban pan y soldada para su mantenimiento –lo mismo en el caso del porquero cuando había bellota–, y en otras era el dueño del ganado el que salía temprano, para llevarlo a pastar al lugar que le indicase el jurado, para volverlo a traer, ni muy temprano ni muy tarde, como establecían las ordenanzas, por ejemplo, de Munain, Yurre o Urturi<sup>50</sup>. En el caso concreto de Salvatierra y sus aldeas, la sentencia del año 1408, confirmada en 1654, estableció que las aldeas tuviesen una dehesa y un prado adehesado acotados en los que podían pastar y cortar leña libremente sin parte de la villa, pudiendo las aldeas pastar el ganado en los pastos que la villa tenía en los mostrencos, mientras que los montes altos y bajos de las aldeas eran comuneros a aldeas y villa para pastar, cortar, hacer madera, tabla y leña, y pacer la «cebera» o bellota con sus cerdos, pero los seles quedaban excluidos de la comunidad, para sus propietarios; aunque en el caso concreto de Narvaja, por sentencia aplicada en 1518 se estableció

---

MANTEROLA, A., *op. cit.*, p. 515; VIVIER, N., Les biens communaux de Béarn et Pays Basque sous l'Ancien Régime et la Revolution. En DESPLAT, Ch. (ed.), *Pyrénées-Terres-Frontières*, *op. cit.*, pp. 60-70 y Les biens communaux du Briannonnais aux XVIIIe et XIXe siècles, *Études rurales*, 117 (1990), p. 146.

<sup>49</sup> MANTEROLA, A., *op. cit.*, p. 519.

<sup>50</sup> ATHA, D 729-18, 31 y 46.

que los vecinos de Salvatierra tenían derecho a pastar en los montes limítrofes con la aldea de sol a sol y sin derecho a cabaña, lo mismo que en 1549 en ciertos montes de Encía, propiedad de Ulibarri Arana, cuyos vecinos tenían derecho a pastar de día y de noche, mientras que los de Salvatierra de sol a sol entre el 1 de mayo y San Miguel, sin poder hacer cabaña o albergar de noche ganado alguno<sup>51</sup>. En general, se respetaba el pasto de día y de noche para los ganados locales, mientras que se establecía la limitación de sol a sol para los extranjeros, costumbre que venía aplicándose, según testimonio de comienzos del siglo XVI, desde tiempo inmemorial en Álava, Guipúzcoa y el Condado de Oñate, aunque veremos que las variantes son múltiples<sup>52</sup>.

En el valle de Zuya, Aperregui y Domaica, siendo como eran concejos «comarcanos» o limítrofes, y teniendo como tenían los vecinos de unos terrenos de cultivo en la jurisdicción de otros y derecho a pastos comunes cuando estuviesen baldíos, llegaron a un acuerdo en 1516 sobre el modo de pastar en el término de Ususciano, una vez recogida la cosecha, por el que se establecía que, una vez realizada la siega, entrarían a aprovecharse de los rastrojos en primer lugar los ganados de Aperregui y, después, los de Domaica<sup>53</sup>. En realidad, el período que va desde la segunda mitad del siglo XV a las primeras décadas del siglo XVI es un momento de expansión demográfica, agrícola y ganadera, que provocó importantes conflictos entre pueblos que compartían límites y comunales, lo que obligó a una delimitación exacta de los terrenos, los usos y la gestión<sup>54</sup>. Así ocurrió entre las aldeas de Izarra y Abezia en 1450, entre las de Unza y Oyardo, y la propia Abezia con Anda y Andagoya en 1489, o entre Uzquiano y Oyardo en 1507, debido al gran número de roturaciones que se estaban produciendo en los ejidos y a las prenderías de ganado, teniendo como consecuencia el establecimiento de sentencias arbitrales que delimitaron y amojonaron los terrenos y fijaron los usos propios y comunes<sup>55</sup>. Algo similar estaba ocurriendo en Salvatierra y sus aldeas, donde en 1455 se denunció la ocupación de ejidos dedicados a pastos, en los que se estaban labrando tierras de cultivo y construyendo casas y edificios; denuncias que se repitieron en 1515 y 1518, hasta que se estableció sentencia arbitral. Por tanto, ante la expansión demográfica, en

<sup>51</sup> Archivo Municipal de Salvatierra (AMS), C 18 N 13.

<sup>52</sup> ARAGÓN RUANO, Á., Bosques y pastos, *op. cit.*, pp. 161-168.

<sup>53</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F., *Colección documental de la Cuadrilla alavesa de Zuia. III. Archivos municipales de Urkabustaitz, Zigoitia y Zuia (1332-1518)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2020, pp. 63-82 y 329-330.

<sup>54</sup> ARAGÓN RUANO, Á., Bosques y pastos, *op. cit.*, pp. 159-160.

<sup>55</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F., *Colección documental de la Cuadrilla alavesa de Zuia, op. cit.*, pp. 25-40.

toda Álava se estaban ocupando ejidos, dehesas y mostrencos dedicados al pasto para establecer nuevas tierras de cultivo en las áreas más cercanas a las villas y aldeas, desplazando de esa forma a los rebaños cada vez más lejos y a pastos más altos, lo cual aumentó la presión sobre las áreas limítrofes, proindivisas y las sierras altas. No es casualidad que sea en ese momento, a partir de comienzos del siglo XV, cuando se empiezan a establecer la mayor parte de parzonerías, comunidades de montes, montes proindiviso, etc.<sup>56</sup>.

En líneas generales, estos acuerdos dividieron y delimitaron los territorios aplicando usos diferentes entre las diversas comunidades, como demuestra el caso de la comunidad de montes de Larrea, Hermua y Heredia en la sierra de Elguea-Urquilla, establecida tras sendas sentencias arbitrales en 1417 y 1427: los montes altos fueron explotados en régimen de comunidad proindivisa, por lo que los ganados podían pastar de día y de noche; los montes bajos a través de un sistema mixto, esto es, unas áreas en comunidad proindivisa y otras en comunidad prodivisa, separando incluso el suelo y el vuelo, lo que significa que el uso era para unos de sol a sol y para otros de día y de noche; las dehesas quedaban fuera de la comunidad de montes y los seles tenían un tratamiento especial, respetándose los usos<sup>57</sup>. Este caso es altamente representativo de la variedad de opciones que se implementaron –proindiviso, prodiviso o exclusivo, diferencias en el vuelo y el suelo, etc.– en las comunidades de montes ya desde el siglo XV. En la mayoría de los casos, se optaba por amojonar y delimitar perfectamente los términos propios de cada uno y los comunes (Mapa 3)<sup>58</sup>.

Estos convenios no fueron exclusivos del área nororiental de Álava y se reprodujeron con similar resultado en otras latitudes alavesas. En la carta puebla otorgada por Alfonso X a la villa de Santa Cruz de Campezo ya se establecía el pasto de sol a sol, debiendo pagar montazgo en caso de trasnochar. Años más tarde, en 1313, las aldeas de Oteo y Orbiso establecieron concierto para el aprovechamiento común de ciertos términos limítrofes, estableciendo que los ganados de Orbiso pastasen en los montes de Oteo de sol a sol y lo mismo los de Oteo en los montes de Orbiso, siempre fuera de los cultivos. En 1446 Campezo y Antoñana obtuvieron sentencia arbitral sobre el aprovechamiento común en los montes limítrofes de Antoñana y Bujanda, sin parte de Canpezo, cuyos vecinos solo tenían derecho a pasto de sol a sol, mientras que en 1484 fue al revés y una

<sup>56</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *Bosques y pastos*, *op. cit.*, pp. 154-155.

<sup>57</sup> GARAYO URRUELA, J. M., La comunidad de montes de Larrea, Hermua y Heredia en la Sierra de Elguea-Urquilla, *Sancho el Sabio*, 5 (1995), pp. 197-224; ATHA-FHPA-DH-273-8.

<sup>58</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F. *Colección documental de la Cuadrilla alavesa de Zuia*, *op. cit.*, pp. 36 y 76; GARAYO URRUELA, J. M., Comunidades de montes de la Sierra de Guibijo, *Lurralde*, 13 (1990), pp. 241-242.

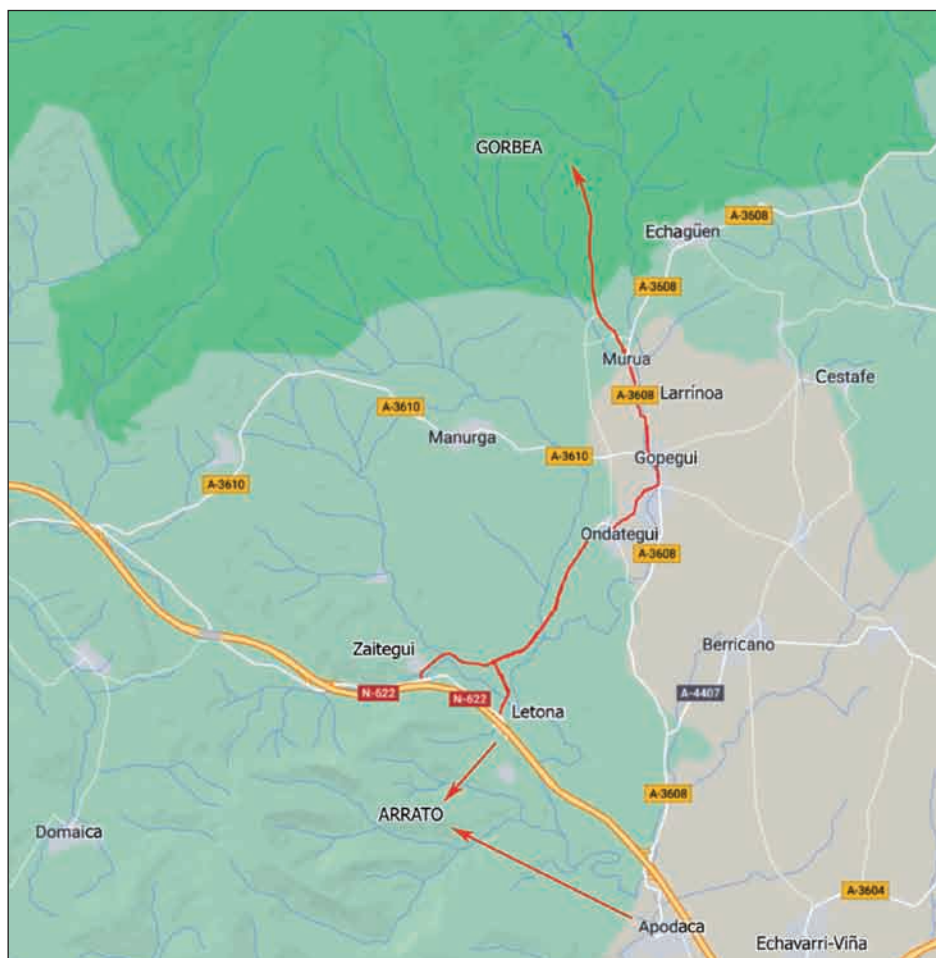
sentencia arbitral concedía la propiedad de los montes de Tolga a Campezo, sin participación de Antoñana, con el único derecho de pastar sus ganados de sol a sol, mientras que un terreno adyacente amojonado era para Antoñana y en él los vecinos de Campezo podían pastar sólo de sol a sol, y, finalmente, los terrenos de «Vía los Molinos» y «Arboledo» eran comunes a ambos<sup>59</sup>. Por su parte, en la zona de la Rioja alavesa –como ocurría en Elvillar– el ganado pastaba en los montes y dehesas (encinares) públicos o privados, y en los comunales que eran compartidos con los pueblos de alrededor. No obstante, hubo conflictos, como el que protagonizaron Laguardia y Cripán sobre la «Dehesa de Cripán»: Juan II dio sentencia en 1438 a favor de la aldea, siendo confirmada su propiedad, el pasto de día y de noche con todo tipo de ganado y el derecho a edificar cabañas, pudiendo poner guardas y preñar, mientras que los vecinos de Laguardia, sólo podían pastar en caso de contar con licencia de Cripán<sup>60</sup>.

En el entorno de Gorbea, en 1472 Apodaca y Letona se avinieron por sentencia arbitral sobre los derechos de pasto en la sierra de Arrato, concediendo a Letona su propiedad, pudiendo pastar sus ganados de día y de noche, así como fabricar cabañas, y a Apodaca el derecho de subir a la sierra por el lugar de Pujunarrate u otro, fuera de la jurisdicción de Letona, y pastar de sol a sol, sin derecho a establecer cabañas. Precisamente, Letona y Zaitegui obtuvieron sentencia arbitral favorable en su conflicto con Ondátegui, Gopegui, Larrinoa, Manurga, Murua y Echagüen sobre la pretensión de subir sus rebaños vacunos, ovinos, cerdos y bueyes a Gorbea, como miembros de la Hermandad de Cigoitia, desde el día de San Iñigo (1 de junio), de forma separada, por el camino real que salía de ambas localidades hasta el camino de Alzaondo (Altzondo), para desde allí ir al puente de Zubidedarruga para subir hacia Echave (Etxabe), Sinusaga y barreras del lugar de Ondategui, hacia el camino carretil de Larribe, Hasolausieta y Corceaga, donde se juntaban Ondategui y Larrinoa, transitando por detrás de la iglesia de San Pedro de Larrinoa, hasta el molino de Zubia (en Murua) hacia los montes y seles de la sierra –actualmente convertido en carretera–, con pastores por los caminos carretiles de Piquea hacia Ricurtea, pudiendo pastar en ellos de día a cien estados (195 metros) de distancia de los seles de Lesetuda, Learingabeitia y Elorcota, y devolviéndolos de noche a sus cabañas. Por su parte, los bueyes, cabestros, muleros y rocines debían ser subidos y bajados «juncidos e encabestrados», es decir, atados al yugo, hasta el lugar de Ozalezeta, junto al monte Oribay, entre las dos ermitas de Santa María Magdalena del Yermo y San

---

<sup>59</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F., *Documentación de la Cuadrilla de Campezo: Arraia Maeztu, Bernedo, Campezo, Lagran y Valle de Arana (1256-1515)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1998, pp. 108-109, 122-123, 143 y 177-178.

<sup>60</sup> ATHA, D-5466-32.



Mapa 2. Subida del ganado de Zaitegui y Letona hacia Gorbea y de Letona y Apodaca a Arrato.  
Fuente: elaboración propia.

Juan de Ganzorroz, hasta el molino de Aguirre, donde los podían soltar y llevar con pastor y vara, llegando a los seles antes de que anocheciese<sup>61</sup>.

También en el caso de la Llanada, concretamente de Salvatierra y sus aldeas, ante las disensiones, entrada y destrucción por parte del ganado de los cultivos, hubo que fijar en 1500 los caminos por los que en adelante –perdurando al menos hasta el siglo XX y aún hoy día en algunos casos– debían subir los

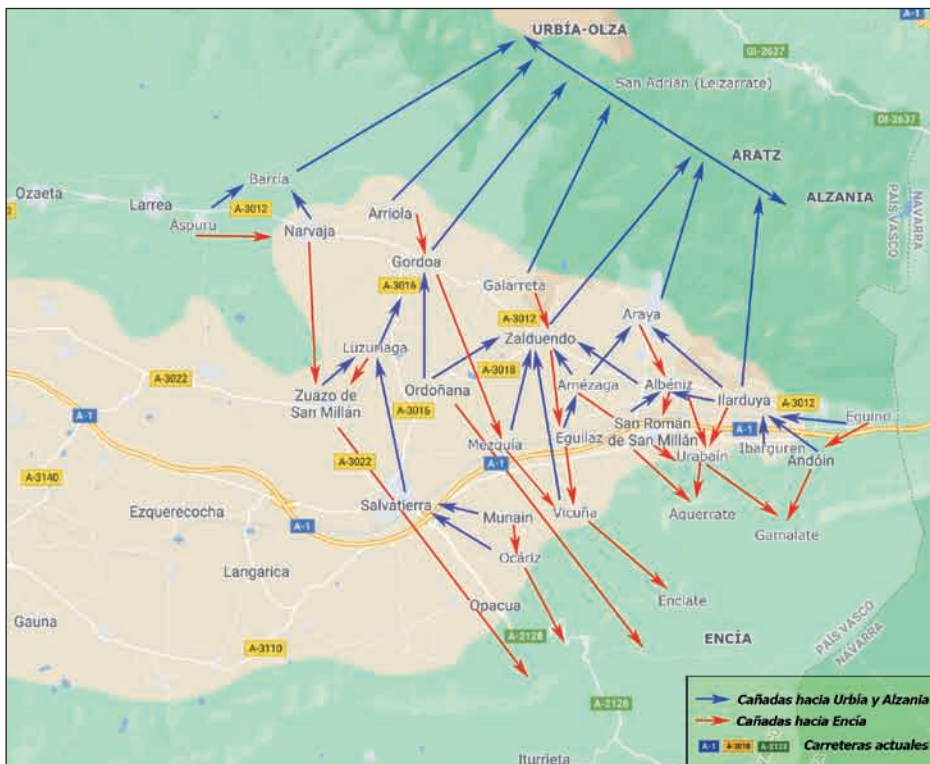
<sup>61</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F. *Colección documental de la Cuadrilla alavesa de Zuia*, op. cit., pp. 264-271 y 303-320.

ganados de Aspuru, Narvaja, Arriola, Gordoia, Galarreta, Luzuriaga, Zuazo, Ordoñana, Zaldueño, Araya, Ilarduya, Urabain, San Román, Albéniz, Amézaga, Vicuña, Mezquía, Ocáriz y Muniain a Encía, Alzania, Olza, Urbía y Ubarrundia: en el caso de aquellas aldeas que no pudiesen subir directamente a Urbía, los lugares de subida eran Aspuru, Gordoia, Zaldueño, Araya e Ilarduya; a Alzania subían todos generalmente por Olza y San Adrián; mientras que a Encía aquellos que no tenían subida directa lo hacían por Luzuriaga, Zuazo, Mezquía, Eguilaz, Urabain y Andoin. Se obligaba a los lugares de las hermandades de San Millán y Asparrena a poner un guarda o pastor por cada diez reses para vigilarlas cuando pasasen por cultivos y dehesas, no pudiendo parar de camino a las sierras ni pastar en las dehesas<sup>62</sup>.

Incluso las propias aldeas de la hermandad llegaron a acuerdos, como es el caso de Mezquía y Muniain que en 1399 establecieron concordia sobre el paso del ganado de la primera para subir a Encía, a un área en la que tenían pasto común, concretamente a Mizquinbaso, entre Muniain, Vicuña y Ocáriz, hacia la que habían acostumbrado a ir con sus ganados, bueyes y carros por el camino real hacia el lugar de Mendizabal y subiendo a la sierra desde Elosu. A partir de entonces, las sendas se fijaban y amojonaban –con mojones de piedra, pero en zonas arboladas con marcas y cruces en los árboles– a una distancia de un estado y medio (3 metros), partiendo de la cañada que pasaba por el lugar Mendizabal, donde limitaban Mezquía y Munain, hacia el camino que iba de Ocáriz hacia Elosu, desde cuyo prado subían a la sierra. El ganado no podía salirse de dichos mojones ni pararse a pastar, a excepción del ganado porcino cuando fuese a comer bellota, pero vigilando que no hiciese daño en los cultivos. No obstante, parece que el acuerdo no se respetó, pues nuevamente en 1481 Mezquía y Munain establecieron sentencia arbitral sobre el mismo camino y volvieron a amojonarlo, desde Mendizabal hasta San Bartolomé y de allí al camino real, prohibiendo el tránsito de *almaje* o rebaño con pastor, debiendo llevar únicamente cinco cabezas de ganado mayor, con «un hombre, agora sea hombre o muger o moza o mozo», mientras que no se establecía límite para el ganado menor, siempre que fuese vigilado y no dañase los cultivos, hasta superar estos, lugar a partir del cual ese pastor podría llevar hasta 10 cabezas de ganado mayor y todas las que quisiese de menor, repitiendo la misma maniobra a la vuelta. Además, se ordenaba a los vecinos de Mezquía limpiar el camino. Lo mismo hicieron Ordoñana y Munain en 1479, con el camino real que iba de Ordoñana a Paternina, y de allí a Munain hacia la sierra de Encía y Navarra, aunque prohibía la subida de almaje

---

<sup>62</sup> POZUELO RODRÍGUEZ, F., *Documentación Municipal de la Cuadrilla de Salvatierra: municipio de San Millán-Donemiliaga (1214-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2004, pp. 305-311.



Mapa 3. Cañadas utilizadas desde 1500 por las aldeas de Salvatierra para subir a Urbía, Alzania y Encía.  
Fuente: Elaboración propia.

o rebaño conjunto, con la excepción de que cada uno pudiera ir con hasta cuatro cabezas mayores en el rebaño, debiéndolas guardar con dos pastores hasta pasar la piedra grande del término de Retozelayaburu y los cultivos, lugar a partir del cual podría continuar un solo guarda hasta el puerto de Errecaman<sup>63</sup>.

Por último, a lo largo de la Edad Moderna, con el aumento de las necesidades de pasto ante la expansión de la ganadería, las limitaciones de pastos fueron siendo relajadas y desapareciendo también en el caso alavés, en la línea de lo que ocurrió en Navarra, pero sobre todo en Guipúzcoa y Vizcaya. Así, en 1774 las ordenanzas decretadas por la Junta de la sierra de Guibijo rectificaban las anteriores de 1604, en las que el ganado porcino tenía limitado el pasto durante el día, es decir, de sol a sol, ampliando el pasturaje a día y noche, y permitiendo el arrendamiento de pastos a extranjeros<sup>64</sup>. Por su parte, en la Parzonería de Álava

<sup>63</sup> *Ibíd.*, pp. 33-37, 232-235, 242-246.

<sup>64</sup> GARAYO URRUELA, J. M., Comunidad de montes, *op. cit.*, p. 251.



y Guipúzcoa a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX se reprodujeron los intentos por parte de ganados forasteros de entrar en sus pastos, siendo una de las funciones de la nueva figura de guardamontes la de informar de todo el ganado vacuno forastero, teniendo en cuenta las concordias de la Parzonería con Oñate, Legazpia y Burunda, para que los que no estuviesen autorizados fuesen expulsados, evitando que los vecinos los albergasen como si fuesen propios, subterfugio que, como veremos, era común en otros territorios. El aumento de la cabaña ganadera, la necesidad de pasto y la presión de rebaños foráneos provocaron numerosos conflictos y así, por ejemplo, en 1704 fueron prendados por Salvatierra algunos vecinos de Zuazo y sus ganados por transitar por el paso de Arcau, en vez de por el de Pausoarrieta o Calzadeta, que se le había adjudicado a dicha aldea y por repastarlos en la «madura» de Guircu. Se les obligó a utilizar ambos pasos, pero debían hacerlo por detrás de la iglesia de Opacua<sup>65</sup>.

## V. VIZCAYA

El Fuero Nuevo de Vizcaya de 1526, *sensu stricto*, desbarataba la posibilidad de una trashumancia media entre las sierras del interior y la costa –como ocurrirá también en Guipúzcoa y trataremos a continuación–, pues establecía el pasto de sol a sol. No obstante, la realidad no era tan lineal y los subterfugios utilizados fueron variados, tanto por los propios habitantes del Señorío como, por ejemplo, por ganaderos guipuzcoanos, consiguiendo por medio del arrendamiento de pastos o la firma de contratos de aparcería acceder a ellos ya desde finales del siglo XV. La ganadería fue una actividad hegemónica hasta al menos el siglo XIV, cuando las actividades comerciales y ferronas, al calor del desarrollo urbano, fueron adquiriendo importancia; tal vez una prueba de ello sea que en el Fuero Viejo de 1452 (entre otros, capítulos 40, 43, 45 y 210) las penas que se debían pagar en ganado correspondían a un número de 5 vacas, cuando anteriormente, en tiempos de Núñez de Lara, en 1342, la multas eran de hasta 20 vacas. Como en el caso de toda el área holohúmeda, el ganado vacuno y porcino fueron predominantes desde las primeras referencias del siglo XII hasta prácticamente el siglo XVI, si bien se percibe un crecimiento de la cabaña ovicaprina a partir del siglo XV, sobre todo entre los labradores. La conversión de numerosos seles en áreas de cultivo y caseríos, como ocurrió en el caso de la Colegiata de Cenarruza, pasando de una dedicación silvopastoril a una agrícola-ganadera, bien pudiera ser la prueba del final del mencionado predominio vacuno<sup>66</sup>.

<sup>65</sup> ARAGÓN RUANO, Á., Bosques y pastos, *op. cit.*, pp. 178-192.

<sup>66</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Bizcaya en la Edad Media*, *op. cit.* pp. 53-62.

En cuanto a las áreas de pasto, el ganado ocupaba normalmente los prados de las caserías, los montes comunales y proindivisos, y los seles, quedando vedadas las zonas de cultivo, aunque con derecho a derrota de mieses, es decir, de entrar en las huertas, viñas y zonas de cultivo, una vez recogida la cosecha. En principio, tenían derecho a esos pastos todos los naturales del Señorío, sin embargo, con el paso del tiempo y la reducción de pastos disponibles, se fue imponiendo la exigencia de contar con casa habitada en la jurisdicción propietaria de los pastos; es decir, se priorizó el ganado local, frente al foráneo. Habitualmente, los dueños de ganado de las villas contrataban los servicios de los dueños de caserías cercanas para que se encargaran de la gestión de su ganado, junto al suyo propio, tanto en sus terrenos particulares como en los comunales a los que tuviesen acceso, para lo que eran habituales los contratos de aparcería o admetería en los siglos XV, XVI y XVII –bajo el nombre de «a medias e ametería», que en Guipúzcoa se denominarán «escritura de media ganancia», «comunidad y proindiviso» o «escritura de media ganancia» y en Navarra «a pérdida y ganancia»–. Los receptores se obligaban, por ejemplo, en el caso de las cabras, a «regir e gobernar las dichas cabras e traerlas con guarda e recogriendolas de noche...». En el caso de las vacas y ovejas los conciertos solían variar entre los tres y los ocho años, con el compromiso del receptor de

«pastorear, gobernar, regir e administrar dichas bacas e todo lo que de ellas y de sus partos y pospartos procediere bien e suficientemente de día y de noche en invierno y berano...» o «para que las rixa y pastoree como es costumbre echandolas por la mañana a los pastos y erbaxes comunes y recoxiendo y encorralando las de noche...»,

por ejemplo, en Baracaldo y Galdacano, en el caso de moradores que no contaban con terrenos ni derecho al usufructo de los comunales, mientras que quienes se los albergaban sí. En el caso de las mulas se establecía que debían «averlos de traer e regir e gobernar en su casa e caseria e dar el alimento necesario echando a los pastos e recogriendolos en sus tiempos debidos con su guarda e como se acostumbra...». Por lo general, los conciertos se firmaban entre vecinos de un mismo lugar, lugares circunvecinos o incluso localidades algo más alejadas, pero nunca de más allá de 20-22 kilómetros, entre, por ejemplo, Amorebieta, Lemona, Echano, Bedía y Gorbea (Zeanuri), Bermeo y Munguía, Lequeitio y Aulestia-Murelaga, o Gámiz-Fika y Bilbao<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> *Ibíd.*, pp. 68-77. GOGEASCOECHEA, A., *Los montes comunales en la Merindad de Busturia, siglos XVIII-XIX*, Bilbao: UPV/EHU, 1993, p. 156; Archivo Histórico Foral de Bizkaia (AHFB), Notarial, Bilbao, Pedro de Amezaga, N0487/87 (1566) y 0195 (1582); Judicial, Corregidor, JCR 1550/084, 104 y 105 (1652) y Civil JCR 0820/009; Notarial, Munguía, Juan Estibariz de Meñaca, N0113/0088 (1578) y 0090 (1579) y Lequeitio, Cristobal de Amezqueta, N0012/0239 (1589), N013/0067; y Sector primario, industria y comercio, AX00560/032.

El Fuero Nuevo de Vizcaya de 1526, en su título 34, ley I, establecía cómo debía pastar el ganado en el monte, alegando que los dueños de caserías acostumbraban a sacar a sus ganados cerca de sus caserías, sin guarda ni custodia, destruyendo las heredades y cultivos, lo cual se evitaría poniéndoles guarda, pastor y custodiándolos con pértiga, según costumbre antigua. Por ello, se ordenaba

«echar una vez al día por la mañana a los montes y exidos altos y pastos acostumbrados, con guarda, e piertiga, que los guarde, y traya de sol a sol... Y vueltos de noches, los tengan encorralados los Ganados menudos, asi como Cabra, Oveja, y Puercos, y tambien los Ganados mayores, si se baxaren de los tales exidos, y pastos, so pena, que el dueño de el tal Ganado mayor, asi como cavallar, y cabras, y otros Ganados mayores, paguen quatro maravedis, y mas el daño, solamente por lo de dia. Y si entrare de noche, pague el daño doblado con la dicha pena doblada».<sup>68</sup>

Algunos autores<sup>69</sup> han interpretado esta normativa como la muestra del mencionado recorte de derechos ganaderos, fruto de la expansión agrícola –que, por supuesto, no desmentimos–, sin embargo, la limitación de sol a sol ya se puede encontrar en la legislación pirenaica desde el siglo XI y aparece en numerosos convenios de montes proindivisos y limítrofes en la propia Vizcaya. De hecho, un decreto de la Junta General de Vizcaya de 1385, confirmado en las de 1393, establecía que los ganados de las carnicerías de las villas pudiesen pastar en cualquier lugar donde hallasen hierbas, volviendo por la noche a sus términos, y que el ganado que pasase de una villa a otra pudiese pacer en los campos situados fuera de los mojones; es decir, se les permitía trasterminar<sup>70</sup>. Por tanto, lo más importante del Fuero Nuevo no sería la limitación de sol a sol, que ya se venía aplicando, sino la obligación de sacar el ganado a los montes, ejidos y pastos «acostumbrados» –lo cual significa que se venían utilizando– custodiado y con pértiga, para que de esa forma no pastase cerca de los cultivos y los dañase. Es más, la obligación de bajar el ganado menudo –el vacuno tenía la opción de permanecer en las sierras de día y de noche, tal vez en los seles o bustalizas, donde eran custodiados por los pastores en corrales– podría tener la clara finalidad de evitar los daños del ganado trasterminante en las jurisdiccio-

<sup>68</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya*, Durango: Leopoldo Zugaza Editor, 1976, p. 92; GOGASCOECHA, A., *Los montes comunales, op. cit.*, pp. 154-155.

<sup>69</sup> GARCÍA DE CORTAZAR, J. A., *op. cit.*, pp. 76-77. Este autor habla de que «...los sistemas de pastoreo vizcaínos más comunes fueron los de la salida diaria del ganado menor y la trashumancia estacional del mayor...».

<sup>70</sup> Archivo Municipal de Lekeitio, Registro 03, nº 14. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., C. HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, A. LORENTE RUIGÓMEZ y A. MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo municipal de Lekeitio*, I, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1991, pp. 70-74.

nes vecinas –puesto que de permanecer en las sierras no tenía porqué dañar los cultivos propios–. De hecho, los montes altos eran limítrofes y proindivisos con localidades comuneras, por lo que la cláusula de sol a sol estaba presuponiendo que esos ganados pastarían en los pastos más alejados, introduciéndose en los de los vecinos, y volverían a sus «albergaderos» cuando se pusiese el sol. Por tanto, la posesión de seles permitiría superar la obligación de bajar a las caserías, sin romper la limitación de sol a sol.

Nos movemos en un marco legislativo ciertamente equívoco y ambiguo, como ocurre en el caso de Guipúzcoa, puesto que la clave está en la interpretación del lugar de salida. Este extremo, paulatinamente, fue teniendo una lectura cada vez más flexible, facilitando que, en realidad, se permitiese el pasto del ganado local de día y de noche, y se limitase de sol a sol únicamente para los foráneos. Por ejemplo, en 1479 las anteiglesias de San Andrés de Zaldua y de San Agustín de Echevarria establecieron un concierto para la partición y usos comunes de los montes de Ego, por el que los vecinos de ambas podían introducir sus ganados de día y de noche; y eso no cambió con la aplicación del Fuero Nuevo en 1526<sup>71</sup>. Lo mismo ocurrió en 1457, siendo confirmado en 1460, cuando el señor de Aramayona donó al concejo de Ochandiano un terreno y dio a los vecinos de la villa el derecho a pastar con sus ganados en cualquier terreno, incluidos los seles, del señorío de Aramayona, de sol a sol –cláusula que también se utilizó para resolver en 1406 el pleito entre los valles de Aramayona y Léniz<sup>72</sup>–. En 1497 la merindad de Durango se igualó con la anteiglesia de Dima sobre los límites de ambas, estableciendo que el pasturaje del ganado fuese de sol a sol, «fasta que anocheçiere, de día en día...», estando el ganado de ambos siempre libre; es decir, con reciprocidad, «según que fasta aqui auian vsado e acostumbrado...». En 1515 la Reina Juana comisionó al corregidor de Vizcaya para que arreglase las diferencias entre la villa de Ochandiano y la tierra de Aramayona sobre límites y aprovechamiento de pastos, es decir, tras el mencionado acuerdo descrito anteriormente, por las que los vecinos de Ochandiano reclamaban tener derecho a pasto de día y de noche en el monte Albina, habiendo sido prendados de poco tiempo a esa parte. Sin embargo, como hemos tenido ocasión de comprobar, el pasto de los vecinos de Ochandiano se había regulado en 1457 de sol a sol –precisamente el anteriormente mencionado autor utiliza este pleito y uno anterior de 1501 para argumentar el proceso de restricción–. En torno a este

---

<sup>71</sup> HIDALGO DE CISNEROS, C., E. LARGACHA RUBIO, A. LORENTE RUIGÓMEZ y A. MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Municipal de Elorrio (1013-1519)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1988, doc. 8.

<sup>72</sup> AYERBE IRIBAR, M. R., *Notas sobre la uniones y mancomunidades históricas de montes en Gipuzkoa*, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 48 (2015), pp. 566-569.

monte, los vecinos de Ochandiano solicitaron entre 1897 y 1903 el amparo de la Diputación de Vizcaya para que las autoridades de Aramayona, por entonces ya en Álava y propietaria de los montes, no les privasen del derecho que asistía a sus ganados de pastar en ellos.

Más aún, una parte de los montes de Albina pertenecía a la anteiglesia de Dima, con la que confinaban también Ceanuri y Ochandiano, quienes llegaron a una concordia en 1681 por la que establecieron comunidad de montes, pero únicamente en una parte de dicho monte. Con respecto al pasturaje de ganado, se establecía que los ganados de Ochandiano podían pacer desde los confines de Dima hasta Altungaña y el sel de Asuola, aunque no en los seles de Indusi, y en Ceanuri hasta el camino de Zubizavala y el camino real, mientras que el ganado de Dima y Ceanuri podía pastar en los montes de Ochandiano de día y de noche<sup>73</sup>. Así era también en el caso de los montes limítrofes entre la villa de Lequeitio y las anteiglesias de Ispaster, Amoroto, Mendeja y Guizabururaga, quienes establecieron concordia y comunidad de montes en 1514, por la que todos podían pastar sus ganados mayores y menores en los montes limítrofes de día y de noche. Por tanto, a pesar de la limitación de sol a sol, en los montes limítrofes y proindivisos, como ocurría en otras provincias, se permitía en unos casos, el pasto de sol a sol, y en otros, de noche y de día. En 1567 en sentencia arbitraria otorgada entre Villaro y Ceanuri sobre el aprovechamiento de los pastos comunes de Alzola, se permitía pastar todo tipo de ganado –incluido el de admetería, como si fuese propio– de día y de noche, en verano y en invierno, con total libertad<sup>74</sup>.

Es más, en algunos montes proindivisos se permitía a los vecinos construir sus cabañas para albergar el ganado de día y de noche. Así en el pleito que entre 1741 y 1746 mantuvo el Marqués de Falces contra el valle de Orozco por los seles de Arnabe, los testigos declaraban que los vecinos de Orozco disfrutaban de los frutos, leña, yerba y aguas de dicho sel desde hacía más de cien años, con sus ganados mayores y menores, al igual que en el resto de montes del valle, sin contradicción de los señores de la Casa de Anuncibay, así como los vecinos de los pueblos limítrofes, como Ceberio, Llodio, Villaro, las anteigle-

---

<sup>73</sup> ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., *Colección documental de los archivos municipales de Guerricaiz, Larrabezúa, Miravalles, Ochandiano, Ondarroa y Villaro*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1991, docs. 5, 6, 8 y 9; AHFB, Administración de Bizkaia, Régimen municipal y urbanismo, AR02507/022 y AR02531/009.

<sup>74</sup> ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., C. HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, A. LORENTE RUIGÓMEZ y A. MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del archivo municipal de Lequeitio (1514-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1992, doc. 224; GOGESCOECHEA ARRIEN, A., *Los montes proindivisos en Vizcaya, Lurralde*, 22 (1999), pp. 299-322; AHFB, Archivo Municipal de Areatza, Areatza 0004/004/003, fols. 93v-96r.

sias de Castrillo, Elejabeitia y Ceanuri, todos de Vizcaya, y los valles de Zuya y Cigoitia, de la Provincia de Alava, y Barambio, Lezama, Amurrio y Luando, del valle de Ayala, por concordias que tenían, sin que hubiese habido oposición del Marqués. Además, por ser el monte Arnabe áspero, espeso y dilatado, muchos vecinos del valle de Orozco tenían

«casillas o chozas y otros llaman corraladas para abrigarse custodiando el ganado en tiempo de invierno y en verano para asentarlos que en lengua vascongada llaman jaolas (o chaolas) (con un poco de tierra, de unos 800 estados de 7 pies que llamaban “corralada”, para que los animales dañinos no les perjudicasen) con licencia y permiso del Consejo de el y con ciertas condiciones y ordenanzas que tiene este dicho Valle...»<sup>75</sup>.

Como adelantábamos, el problema estaba en la interpretación de cuáles debían ser consideradas sus moradas, es decir, a dónde debían volver, si a sus lugares de origen o a las caserías y cabañas de las que habían salido por la mañana. La clave de esa interpretación, que cada vez fue más flexible, nos la dan algunos testimonios del siglo XIX. Entre 1856 y 1858 el ayuntamiento de Orozco pretendía limitar el excesivo número de ganado lanar que había en Gorbea, para lo que ordenó el cumplimiento escrupuloso de la ley del Fuero que ordenaba que el ganado sólo permaneciese en el monte de sol a sol, pretendiendo derruir las majadas y cabañas de los pastores. Ante la reclamación de los dueños de los rebaños, la Diputación –nada más y nada menos– ordenó que se cumpliese el «espíritu» –no la letra– del Fuero, que se limitaba a imponer que el ganado pasara la noche controlado en las majadas y sin que tuviera que bajar cada día a los establos de sus lugares de origen<sup>76</sup>.

Por otro lado, las dificultades de abastecimiento de carne en el Señorío le obligaron a importar animales vivos desde Asturias, Francia o Navarra, no sólo por la falta de animales o el importante crecimiento demográfico, sino también por la especulación de los propios mercaderes e intermediarios vizcaínos, quienes sacaban el ganado local a los mercados de Vitoria y Castilla. Ya en 1520, el Señorío de Vizcaya pedía al corregidor de Guipúzcoa que no consintiese que los guipuzcoanos pusiesen impedimentos al tránsito del ganado que, procedente de

---

<sup>75</sup> Ese fue el caso de la sentencia arbitral de 1452 en torno a Sierra Salvada y monte Iturigorri entre Orduña, Ayala, Orozco, Llodio y Oquendo, por la que se le permitió a la primera construir cabañas y pastar de día y de noche entre mayo y agosto. AHFB, Archivo Municipal de Orozko, Orozko, 0039/001 y Archivo de la Junta de Ruzabal, Ruzabal 0005/001 y 025; ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., C. HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, A. LORENTE RUIGÓMEZ y A. MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección documental del Archivo Municipal de Orduña (1271-1510)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1994, pp. 210-241 y *Colección documental del Archivo Municipal de Orduña (1511-1520)*, II, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1994, pp. 379-398.

<sup>76</sup> AHFB, Archivo Municipal de Orozko, Orozko 0061/023.

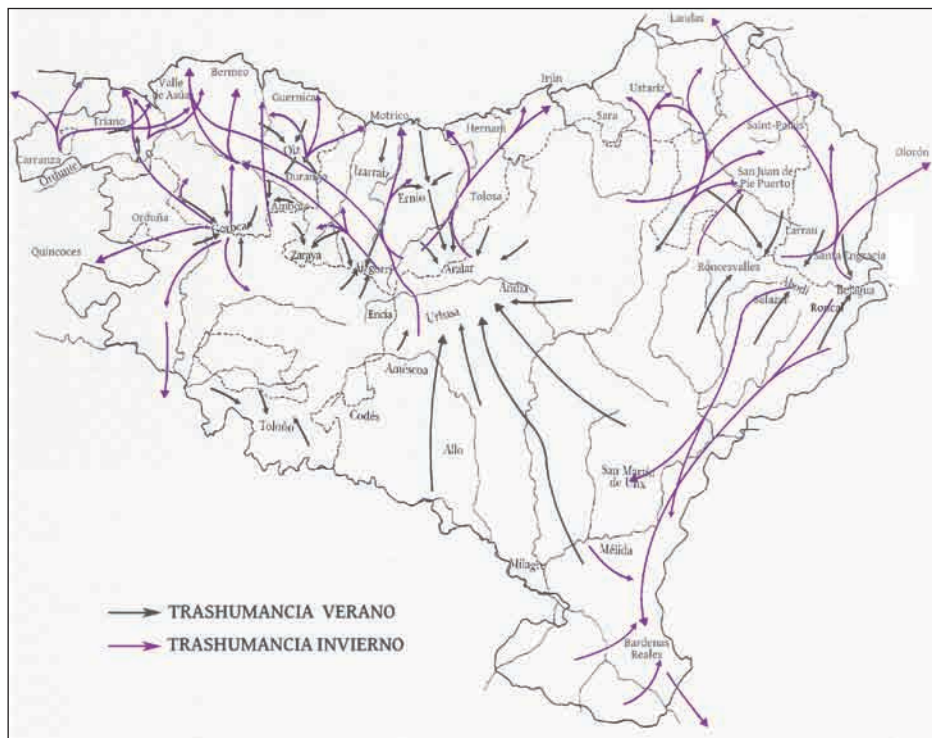
Francia o Navarra, pasaba a Vizcaya para abastecer las carnicerías; los guipuzcoanos les prendaban y retenían el ganado, y en Elgueta se les exigía el pago de 4 maravedís por cada cabeza. Las quejas y denuncias continuaron con posterioridad, a lo largo y ancho de los siglos XVI y XVII<sup>77</sup>.

Por último, a pesar de que el Fuero Nuevo prohibía la introducción de ganado extranjero, a partir de mediados del siglo XVI fueron habituales en las Juntas Generales (1560, 1566, 1569, 1586 y 1600) las denuncias de que ganados de Guipúzcoa –generalmente procedentes de Goyerri–, Oñate, Álava y Navarra, pasaban en invierno a pastar a la costa de Vizcaya, gracias a la licencia que les daban villas como Bermeo. Esa trashumancia continuó durante el siglo XVIII, como nos relata el alcalde de Idiazábal en 1741, pues seguían viajando a la costa vizcaína, llevando productos lácteos (quesos, requesones y mantecas) para comercializar<sup>78</sup>. Entre 1814 y 1841 fue habitual que los representantes de localidades como Amorebieta, Echano, Gorocica y Lemona solicitasen a la Diputación General del Señorío que se permitiera la llegada de pastores guipuzcoanos a los que se arrendaban los pastos particulares, en un momento en el que se pretendía limitar el excesivo número de cabezas, principalmente de ganado lanar. La mayor parte de esos pastores guipuzcoanos procedía del Goyerri, de localidades como Zaldivia, que, además del destino mencionado, también arrendaban pastos en Ceberio, Alangiz, Abando, Bedia, Galdacano o Forua<sup>79</sup>. A partir del siglo XIX, la extensión de la limitación de pastos en Guipúzcoa, puesto que la cláusula de sol a sol se empezó a interpretar de manera laxa, permitiendo algunos concejos –no todos– el pasto de ganados forasteros de noche y de día en cabañas, junto al aumento de la cabaña ganadera, desplazaron a un importante número de pastores, generalmente procedentes de la mencionada área, hacia los pastos invernales en Vizcaya, lo que supuso una verdadera avalancha, que obligó a los concejos y a la Diputación vizcaína a limitar y prohibir la llegada de rebaños extranjeros. En 1813 la Diputación y en 1814 las Juntas Generales del Señorío decretaron la expulsión de los rebaños de ovejas extranjeros, principalmente guipuzcoanos, acusados de invadir los pastos del Señorío, quitárselos a sus ganados, construir cabañas y chozas, e incendiar los montes con el objeto de renovar la hierba, y prohibieron, así mismo, el pasto de rebaños comprados a guipuzcoanos o de aquellos cuyos pastores, actuando como criados asalariados,

<sup>77</sup> ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J., C. HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY y A. MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2001, pp. 1693-1694.

<sup>78</sup> AGG-GAO, JD IM 2/17/29; ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana*, *op. cit.*, p. 59.

<sup>79</sup> AHFB, Administración de Bizkaia, Sector primario, industria y comercio, AX00560/003 y Gobierno y asuntos eclesiásticos, AJ01292/031.



Mapa 4. Trashumancia en verano y en invierno en el País Vasco desde el siglo XVIII.

Fuente: Elaboración propia basado en datos de archivo y MANTEROLA, A., *op. cit.*, pp. 507 y 521.

fuesen de Guipúzcoa; expulsiones que se llevaron a efecto entre 1814 y 1820, a pesar de las reiteradas quejas y peticiones que pastores de Zaldívar, Abalciqueta, Segura, Amézqueta, Ordicia, Ataun y Lazcano realizaron entre 1815 y 1820<sup>80</sup>. Todavía en 1839 Izurza, prohibió a sus vecinos alojar por más de una noche a cualquier persona que se dedicara a pastorear ganado lanar<sup>81</sup>. Así mismo, se empezó a limitar a mediados de siglo el pasto de ovejas propias de vizcaínos a ciertos terrenos, dejando otros para el pasto de ganado vacuno, tratando de limitar la competencia que el primero estaba ejerciendo sobre el segundo, y el problema de pastos con el que se estaba encontrando el ganado vacuno –algo muy similar a lo ocurrido en Guipúzcoa–<sup>82</sup>. No obstante, algunos municipios de-

<sup>80</sup> AHFB, Administración de Bizkaia, Sector primario, industria y comercio, AX00556/004; Judicial, Teniente General, Civil, JTB0204/054; Gobierno y asuntos eclesiásticos, AJ00211/070, AJ00216/030, AJ01292/031, AJ01293/022 y 023.

<sup>81</sup> AHFB, Archivo Municipal de Izurza, Izurza 0028/030.

<sup>82</sup> AHFB, Administración de Bizkaia, Sector primario, industria y comercio, AX00557/003.



cidieron permitir ganado foráneo a cambio del pago de un canon. Por ejemplo, Bermeo estableció el pago por el arrendamiento de pastos a ganados foráneos ya en sus ordenanzas de 1754, concediéndoles licencia para un determinado número de reses, a las que se marcaba con un sello, mientras que en Dima se mantuvo la gratuidad para el pasto de sol a sol y el pago para aquellos que permaneciesen por la noche en los montes<sup>83</sup>.

## VI. GUIPÚZCOA

En el caso de Guipúzcoa la cláusula de sol a sol también es anterior a la Ordenanza de Pastos de 1457, que, convertida en Fuero, era la que regulaba, aunque fuese de forma teórica, la ganadería en el territorio guipuzcoano. Esta cláusula, que tenía como origen el derecho pirenaico, sintetizado en el fuero de Jaca de 1077, llegó a las villas guipuzcoanas a través del fuero de Estella de 1164 y el de San Sebastián de 1180. No obstante, antes de ello, las instituciones monásticas navarras ya tenían presencia en el territorio guipuzcoano, gracias a las donaciones de bustalizas y seles recibidas. Con el tiempo, ambas realidades acabarían chocando, resolviéndose a favor de las villas, si bien, justamente, los seles eran la excepción a la regla, pues permitían superar las limitaciones de la letra de la cláusula de sol a sol. Precisamente, como ya se ha mencionado, entre los siglos XI y XV, aunque en el caso de Anizlarrea se prolongó al menos hasta el siglo XVII, dichas instituciones enviaron sus hatos y bustos desde las áreas navarras hasta los seles situados en la costa o en el Aralar guipuzcoano, en una trashumancia media-larga estacional (60-80 km). Esta trashumancia era realizada por los rebaños de instituciones como la Real Colegiata de Roncesvalles, el Hospital de San Juan de Jerusalén o la Catedral de Pamplona, entre los seles y pastos de su propiedad, si bien, aprovechando la mencionada cláusula, se aprovechaban de los pastos comunales de los concejos en los que estaban ubicadas sus posesiones y seles durante el día, para volver a los corrales y «albergaderos» de dichos seles a pasar la noche. No obstante, la recuperación por parte de los municipios guipuzcoanos de sus propiedades y la definición territorial hicieron que, finalmente, muchos de esos seles pasasen a manos privadas o municipales, lo que acabó con esa trashumancia de cinco siglos, a excepción de la realizada en Anizlarrea o Andaza-Idía por Roncesvalles<sup>84</sup>.

En líneas generales, la ganadería practicada en los municipios guipuzcoanos fue una ganadería estante o trasterminante, hasta al menos el siglo XVIII –a

<sup>83</sup> GOGESCOECHA, A., *Los montes comunales*, op. cit., pp. 269-270.

<sup>84</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *Relaciones ganaderas*, op. cit., pp. 16-26.

excepción de las yeguas, que, por su valor estratégico, contaban con una legislación propia, que sí les permitía la trashumancia estacional, pero en pequeños rebaños<sup>85</sup>—, en el que se incorporaría la trashumancia media, entre la costa y las sierras del interior, con un proceso progresivo de ampliación y flexibilización de la cláusula de sol a sol. Los rebaños locales se aprovechaban de los pastos propios, en las caserías y montes comunales de día y de noche, mientras que los ganados foráneos o extranjeros debían aprovecharse de los pastos circunvecinos únicamente de sol a sol, volviendo a sus hogares y corrales al final del día. Para superar esta limitación y la falta de pastos, como ocurría en el caso vizcaíno, era habitual la firma de contratos de aparcería, «media ganancia y pérdida» o «ametería», entre el dueño del ganado y el propietario de los prados y caserías; estas caserías estaban situadas en la propia jurisdicción o en jurisdicciones vecinas, hasta una distancia de unos 15-20 km, para cualquier tipo de ganado; así lo demuestran los casi 500 contratos firmados entre el siglo XVI y el XVIII, localizados en el Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, tanto para un periodo corto de tiempo, bien para el verano o para todo el año, desde enero o marzo, como para un período largo de hasta seis años: los ganados de Zumárraga se trasladaban a caseríos de Urrechu, Legazpia, Anzuola, Ezquio, Azcoitia, Beizama o Gaviria; el ganado de Aya a Orio y Zarauz, el de Anzuola a Plasencia de las Armas; el de Urnieta a Usúrbil; el de Beasain o Cegama a Ataun; el de Elgóibar a Motrico o Deva, y el de esta localidad a Cestona. Por lo tanto, los ganados arrendados pastaban los pastos y praderas de las mencionadas caserías o se beneficiaban de los derechos que dichos caseríos tenían en los montes comunales locales<sup>86</sup>.

La Ordenanza de Pastos de 1457, curiosamente, no se aplicaba en parte de Guipúzcoa, pues no se permitía a los ganados circunvecinos entrar en las jurisdicciones ajenas, esto es, no se les dejaba pastar ni tan siquiera de sol a sol, lo cual provocó importantes protestas ante las autoridades provinciales. En los municipios de la costa, desde Zarauz hasta Motrico, incluido el valle del Deva y Urola, respetaban la cláusula y permitían a los ganados circunvecinos pastar en su jurisdicción hasta que se pusiese el sol, mientras que en el área oriental de la provincia, en las cuencas del Bidasoa, Oyarzun, Urumea y Oria, y en la costa, desde Orio hasta Fuenterrabía, no se cumplía y se prendaban las cabezas

---

<sup>85</sup> AYERBE IRIBAR, M. R., *Origen y desarrollo del derecho y de la administración forestal en España y en Guipúzcoa. El Servicio Forestal de Guipúzcoa. I: Desde los orígenes a 1925*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2005, p. 102.

<sup>86</sup> Algunos ejemplos en AHPG-GPAH, 1/3987, 26v-28r; 1/3989, 296r-298v y 1/4015, 134v-135r; AHPG-GPAH, 2/1214, 202r-202v; 2/1215, 284r-284v; 1/2559, 3r-5r; 1/4000, 182r-183v; 1/4002, 374v-376v; AGG-GAO, CO CRI 68,16.

de ganado circunvecinas. La Ordenanza de Pastos, incluida en el título XL de los Fueros de Guipúzcoa, prohibía el pasto en viñas, viveros, manzanales, huertas particulares, sin licencia del dueño, y en bosques con pasto, entre Santa María de Agosto y el día de Navidad, es decir, hasta que se recogiese la cosecha, lo que supone que sí existía derrota de mieses y podían pastar desde el día de Navidad hasta Santa María de Agosto, así como el pasto de hierbas y aguas de sol a sol durante todo el año, incluidos los seles<sup>87</sup>.

Sin embargo, con el paso del tiempo, la expansión de la cabaña ganadera y la reducción de pastos por las necesidades de la industria siderúrgica y naval obligaron a ir flexibilizando la ordenanza de pastos. Por ejemplo, en 1695 el ganado vacuno (400-500 vacas) de localidades como Oyarzun, Rentería, Astigarraga, Elduayen, Berástegui, Andoain o Arano pasaban en verano a pastar a los montes francos del Urumea, pertenecientes, primero a Hernani y San Sebastián, y, luego, también a Urnieta. En la misma línea, un año más tarde, en 1696, las ordenanzas de Azcoitia establecían que los ganados de Azpeitia, Deva, Vergara, Zumárraga, Urrechu y Plasencia de las Armas, en un radio de unos 20 km, podrían pastar en sus montes durante el verano, siempre y cuando esas mismas localidades le permitiesen meter su ganado en los suyos; para localidades más alejadas, no obstante, se establecía un canon de 1 real por cabeza. Esto significa, que para finales del siglo XVII y comienzos del XVIII los rebaños vacunos y ovejunos del interior, de

«Ydiazabal, Amezqueta, Zaldibia, Albistur, Beasain y otras partes (comenzaron) a imbernar y pacer hacia la Marina, y Republicas inmediatas, como también a los montes de Azpeitia, y bolbian por la primavera a los pastos de dichos lugares...»<sup>88</sup>.

A comienzos del siglo XVIII, comenzaron a firmarse contratos, generalmente de ganado ovino, entre ganaderos y propietarios de caserías situadas a distancias superiores a los 20 km, básicamente entre localidades del entorno de Andoain, Cizúrquil, Aduna, etc. y las villas en torno a la sierra de Aralar, como Amézqueta o Abalcisqueta. Así, el 10 de junio de 1710 Martín de Andiazabal Izaguirre, vecino de Aduna y dueño de la casería Izaguirre, y Miguel de Aranzasti, vecino de Amézqueta y dueño de la casería Zurutuza, firmaron una compañía «a medias la ganancia y pérdida» de ovejas en Amasa-Villabona, por la cual cada uno de ellos aportaba 40 ovejas «parideras» y 10 corderos para los siguientes siete años, desde el día de San Martín (11 de noviembre) en adelante, llevando las 80 ovejas y 20 corderos a la casería de Izaguirre desde San Martín hasta el

<sup>87</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana*, op. cit., pp. 47-51.

<sup>88</sup> *Ibid.*, pp. 65-66.

mes de mayo, pastando en las hierbas y aguas de Aduna, recogiénolas por la noche en el caserío, mientras que en verano, desde principios de mayo hasta San Martín pastarían en la casería de Zurutuza, en las hierbas y aguas del concejo de Amézqueta y en la sierra de Aralar, bajo la custodia de un pastor, que se ocuparía de recoger la leche para la confección de quesos, además de la lana y crías<sup>89</sup>.

Este contrato demuestra una realidad que se fue imponiendo paulatinamente: la llegada de rebaños del entorno de Aralar a la costa guipuzcoana en invierno y el traslado de ganado desde localidades cercanas a la costa hacia las sierras interiores. Este no fue un proceso exento de conflictos y de rechazo, sobre todo, en la primera mitad del siglo XVIII por parte de los lugares receptores de la costa, como Oyarzun, Fuenterrabía, Irún, etc., e incluso generó un intenso debate en las instituciones provinciales. Sin embargo, paulatinamente se fue extendiendo y se hizo una lectura flexible de la cláusula de sol a sol y de la Ordenanza de Pastos de 1457, como en el caso de Vizcaya, aplicando, no la letra, sino el espíritu, permitiendo a los ganados, que se trasladaban desde distancias tan largas, a volver a los «albergaderos» o caserías de las que salían cada mañana, sin necesidad de retornar a sus localidades de origen. Bien es verdad, que en este caso hubo una gran variedad de situaciones, y aunque algunas no permitieron ganado foráneo, otras facilitaron su llegada, como una forma de sacar rédito a sus montes, aunque siempre respetando la máxima de atender primero a las necesidades del ganado local, y, una vez saciado este, permitir la entrada de ganado foráneo en función de las reservas de pasto<sup>90</sup>.

Fue en ese momento, a lo largo de los siglos XVIII y XIX, cuando se estableció la trashumancia media que describió la etnografía a partir del siglo XX, desde las sierras interiores a la costa, en invierno, y desde la costa hacia las sierras interiores, en verano. La documentación aporta pocas pistas sobre el trayecto de esta trashumancia media, y ha sido gracias a la etnografía que lo conocemos; las pistas y testimonios hasta el siglo XVIII nos hablan de la trasterminancia y trashumancia de corto recorrido, y de por dónde subían los rebaños del entorno de Aralar a la sierra. Seguramente, estos caminos y cañadas trasterminantes y de corto recorrido son los mismos que a partir del siglo XVIII empezaron a transitar los rebaños costeros, partiendo, por supuesto y como hemos visto, de las caserías del entorno en las que estaban alojados. Así, a comienzos del siglo XVI, entre 1507 y 1510, el corregidor se vio obligado, para evitar los cada vez más numerosos conflictos entre vaqueros y ovejeros, a especificar el camino por el que debían subir las ovejas a la sierra:

---

<sup>89</sup> AGG-GAO, PT 2682, fols. 122r-124r.

<sup>90</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana, op. cit.*, pp. 67-90.

«Ytem hordenamos e mandamos e declaramos en razon de los caminos por do an de yr los ganados obejunos para los dichos terminos comunes de Aralar tengan por caminos publicos e libres para el dicho pasaje los caminos que se llaman Huerragalitea y Huerragabarrutia con que vayan andando sin parar con sus ganados e non ayan de aser asientos e comer las yherbas nin los pastos e beber las agoas quando oviere vellota o lande y cuando non lo oviere sean libres e esentas segund e como lo han acostumbrado»<sup>91</sup>.

Seguramente, como hemos tenido ocasión de comprobar en el caso de las sierras de Encía, Urbasa y Andía, el ganado de cada una de las villas y localidades en torno a la sierra de Enirio-Aralar con derecho a pasto subiría por sus propios caminos y aquellas más alejadas, como, por ejemplo, Ordicia, utilizarían dichos caminos, una vez alcanzada alguna de esas localidades.

En el caso de los rebaños que a partir del siglo XVIII acudían desde zonas cercanas a la costa hacia las sierras interiores en verano, o de aquellas que hacían lo propio desde las sierras del sur de Guipúzcoa y Vizcaya o el norte de Álava hacia la costa, ahora en tropel y en masa, los caminos o «artaldebideak», que se mantuvieron más o menos intactos hasta mediados del siglo XX, aunque con alguna modificación por el avance de las carreteras, han sido descritos por los etnógrafos: en primer lugar, partiendo del valle de Araiz, al pie de Aralar, se dirigía en dirección Norte a través de Arribe, Ulangate, Monte Uli, Berástegui, Collado de Belabieta, hasta Amasa-Villabona y de allí descendía a Andoain, para seguir por Berrospe hacia Urnieta, Hernani y Astigarraga, por el Camino Real de Coches –una vez finalizado a comienzos del siglo XIX–, subiendo luego a Ventas de Astigarraga y en este punto se dividía en varios ramales, unos hacia Alza y otros a Lezo, Rentería, Oyarzun, Fuenterrabía e Irún; en segundo lugar, partiendo de la sierra de Aralar en su parte guipuzcoana, pasaba por el barranco de Enirio a las bordas de Urrustiarre, para seguir hacia Zaldivia, Ordicia, Arama, barrio de Berostegi y caserío Aldaola, para llegar a la barriada de Santa Marina de Argisain y seguir hasta Albistur, desde donde se dirigía a Vidania y Goyaz, para, por el monte Ernio, descender a Zelatun, la venta de Iturrioz y collado de Andazarrate, donde se bifurcaba, bien hacia Asteasu, Cizúrquil, Aduna, Zubieta, Usúrbil y Lasarte, o bien hacia Aya, Aizarnazabal, Zarauz y Guetaria; por último, desde Alzania y Aizgorri, los rebaños se dirigían hacia la costa de Vizcaya, como hemos tenido ocasión de comprobar, a donde también llegaban rebaños alaveses o, incluso, navarros (Mapa 4)<sup>92</sup>.

<sup>91</sup> DÍAZ DE DURANA, J. R. y J. A. FERNÁNDEZ DE LARREA, *op. cit.*, p. 57 (nota 20).

<sup>92</sup> MANTEROLA, A., *op. cit.*, pp. 518-519; LEIZAOLA CALVO, F., El pastoreo en Euskal Herria y su relación con el bosque, *Zainak*, 14 (1997), p. 195.

Aún así, quienes acudían a las sierras interiores o a la costa eran los ganaderos pobres, que no contaban con suficientes pastos en sus caseríos y jurisdicciones y se veían obligados a buscar otros pastos. El resto, una gran mayoría –teniendo en cuenta que en Aralar pastaban a comienzos del siglo XX unas 25.000 ovejas, cuando en toda Guipúzcoa existía del orden de 120.000 cabezas–, permanecía en sus jurisdicciones<sup>93</sup>. Un ejemplo significativo es el de los rebaños de Asteasu en 1865. Los 16 rebaños (cada uno de los cuales tenía una media de 52 cabezas) de ganado lanar pasturaban por esas fechas en los prados propios y comunales de la villa libremente (Allarraza, Minaldia, Iturriotzko venta, Illurdi y Lascarabe aldea), a excepción de trigales y manzanales, y, desde principios de mayo a fines de septiembre de cada año, en los montes altos de la localidad (Saragain, Iramuño y Muñobiribil), montes abiertos, sin árboles, cubiertos de hierba, helecho y árgoma, mientras que tenían prohibida la entrada en los terrenos particulares, cerrados y acotados. No se arrendaban pastos comunales a ganados foráneos, sin embargo, en los montes de la villa de propiedad particular (Bulano, Opín, Anzuriaga y Andazarrate) pasturaba el ganado lanar con licencia del dueño y a veces sin ella. Desde octubre hasta principios de mayo, los ganados bajaban al fondo del valle, donde permanecían estabulados, para lo que los pastores compraban yerba seca y verde, y salvado, para el sostén de su ganado durante el invierno; las crías de oveja eran mantenidas con leche durante los primeros cuatro meses, mientras que los ocho restantes recibían hierba<sup>94</sup>.

Como ya hemos mencionado en el caso vizcaíno, por Guipúzcoa, para el consumo en sus propias carnicerías o en dirección a las de otros territorios vecinos, viajaba ganado vivo, desde Francia, País Vasco francés o Navarra. Este ganado que viajaba por los caminos reales, pasaba por el paso de Behovia, donde tributaba y era fiscalizado por el Juez de Aduanas, a pesar de que, por desgracia, no se conserva su documentación. El ganado que viajaba a Vizcaya pasaba por Elgueta y bajaba a Elorrio y de allí hacia Bermeo, si bien no conocemos el trayecto hasta esa localidad, tanto del ganado procedente de Navarra como del procedente de Behovia<sup>95</sup>.

Por último, cabe mencionar la llegada de ganado porcino a la sierra de Aralar desde localidades situadas en la frontera entre Soria y la Rioja, entre 1593 y 1604, en el marco de la Pequeña Edad del Hielo y el enfriamiento del clima, que probablemente reduciría el pasto disponible en ese área, y les obligaría a buscar esos pastos a 200 km de distancia, seguramente utilizando la «ruta del

---

<sup>93</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana*, *op. cit.*, pp. 238-240; AYERBE IRIBAR, M. R., *Notas sobre*, *op. cit.*, p. 548.

<sup>94</sup> Archivo Municipal de Asteasu, B, 1, I, 21/3.

<sup>95</sup> ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana*, *op. cit.*, pp. 311-314.

pescado y el vino» a través de la cual también llegaban lana, cereales o vino, y firmar, para ello, contratos de pasto entre el 7 o 14 de octubre y el 30 de noviembre o el 9 de diciembre, período en el que, al cargo de un pastor o guarda soriano o riojano por cada 25 puercos (en 1599 llegaron a ser 1.500 cabezas), les proporcionaban castaña y bellota, y una vez agotados, posteriormente viajarían a otras zonas para seguir engordándolos<sup>96</sup>.

## VII. CONCLUSIONES

Aunque en cada área se aplicó de forma diferente o con una gran variedad de posibilidades, en líneas generales, se trató de garantizar el pasto de los ganados locales, a los que se permitía el pasto de día y de noche, mientras que a los ganados foráneos se les aplicaba la limitación de sol a sol. Así era también en los montes proindivisos, aunque en este caso, las cláusulas «de día y de noche» y «de sol a sol» se aplicaban sobre áreas específicas, dependiendo de la propiedad de los montes y de la mayor o menor disponibilidad de pastos de unos y otros, al menos hasta los siglos XVIII y XIX, cuando los usos proindivisos comenzaron a romperse y desaparecer<sup>97</sup>.

La cláusula de sol a sol intentó «democratizar» los pastos o, al menos, permitir a aquellos ganaderos más pobres o que menos pastos propios y comunales tenían aprovecharse de los pastos vecinos más ricos y mejores; de alguna forma, se pretendían equilibrar las diferencias que generaba la propia naturaleza. Así mismo, se trataba de discriminar positivamente al ganado vacuno, ante el imparable ascenso y expansión del ovicaprino, pues se le permitía en muchos casos el pasto de día y de noche y que tuviese acceso a los mejores pastos en las sierras altas, mientras se limitaba el del ganado ovino y caprino, como en el caso de Vizcaya y en alguno de Guipúzcoa. Con ello, además, se conseguía proteger la agricultura y las actividades siderúrgica y naval. La ganadería pasó de ser predominante entre los siglos XI y XVI, a ocupar un segundo escalafón, frente a las actividades industriales y agrícolas.

---

<sup>96</sup> MORAZA BAREA, A., *op. cit.*, pp. 221-238.

<sup>97</sup> Con respecto a la desamortización y su impacto sobre los comunales y los usos proindivisos en los montes vasconavarros, tanto de un lado como del otro de los Pirineos, véase ALLI ARANGUREN, J.C., *op. cit.*, pp. 315-364; GOGEASCOECHEA, A., Los montes proindivisos, *op. cit.*; IRIARTE GOÑI, I. y J. M. LANA BERASAIN, Concurrencia y jerarquización de derechos de apropiación sobre los recursos. Bienes comunales en Navarra. Siglos XVIII-XX. En CONGOST I COLOMER, Rosa y J. M. LANA BERASAIN, *Campos cerrados, debates abiertos. Análisis histórico y propiedad de la tierra en Europa (Siglos XVI-XX)*, Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2007, pp. 201-234; J. M. LANA BERASAIN, Desamortización foral (1841-1861), *Iura vasconiae*, 1 (2004), pp. 437-452; VIVIER, N., *op. cit.*, pp. 146 y 149.

Como ha habido ocasión de comprobar, durante la Edad Media fueron los rebaños de las instituciones monásticas y religiosas navarras los que practicaron una gran trashumancia (140 km), que en algunos casos aislados continuó durante la época moderna. Sin embargo, lo que primó durante la Edad Moderna –a excepción, por supuesto, de las cañadas reales en Navarra o el descenso desde los Pirineos a las Landas– fue una trasterminancia o trashumancia local (20 km), desarrollada en las propias jurisdicciones o en las circunvecinas, gracias, en muchos casos, a los montes proindivisos y a la firma de contratos de aparcería, de los que disfrutaron un puñado de pequeños rebaños de cabras, mulas, vacas, bueyes y ovejas. Con el paso del tiempo, el crecimiento de la cabaña ganadera y la ruralización de la economía, las ordenanzas de pastos se fueron flexibilizando, pasando de hacer una lectura a la letra a una lectura del espíritu de la normativa, que permitió al ganado más pobre y al que con menos pastos contaba en sus propiedades y jurisdicciones, trasladarse a otras jurisdicciones, cada vez más alejadas, hasta alcanzar las sierras interiores o la costa, generalmente, gracias a la firma de compañías a media ganancia y pérdida (30-60 km)<sup>98</sup>.

En zonas agrícolas, como Álava y Navarra, al ser el terreno más llano hasta llegar al pie de las sierras y estar el trayecto rodeado de cultivos, siendo mayor el peligro de que el ganado los destruyese, la necesidad de que las cañadas estuviesen mejor delineadas, marcadas e, incluso, amojonadas en ciertos tramos era mayor, mientras que en aquellos lugares, como Guipúzcoa o Vizcaya, donde la agricultura no era tan predominante –gracias a la importación de bastimentos, a cambio de los productos industriales locales– y donde los bosques y montes eran compartidos por diferentes actividades, las cañadas eran mucho más difíciles de establecer, más difusas, menos concretas y, en ningún caso, aparecían claramente amojonadas. Asimismo, al estar muchos de los caseríos desde los que salía el ganado situados en zonas de montaña o cerca de ellas, aunque estuviesen construidas en zonas de aluvi3n, los trayectos posibles eran más numerosos y menos concretos, más anárquicos, y las posibles zonas de pasto más abundantes, al menos hasta iniciar la subida a los montes y sierras, por lo que marcar todas las vías o cañadas posibles –ni tan siquiera una de ellas– hubiese sido un trabajo titánico y poco práctico. En definitiva, lo que se pretendió con la legislación foral y municipal aplicada fue la coexistencia, la convivencia entre la ganadería y el resto de actividades: en el área mediterránea con la agricultura, y en el área atlántica con la agricultura y el bosque (industria ferrona, naval, construcción de edificios, consumo doméstico, etc.). De hecho, a pesar de los conflictos, se consiguió establecer un sistema perfectamente sostenible.

---

<sup>98</sup> Véase al respecto, ARAGÓN RUANO, Á., *La ganadería guipuzcoana, op. cit.*, pp. 144-152.



Si en el área mediterránea las cañadas ya fueron definidas a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI, coincidiendo con la expansión demográfica y de las actividades agropecuarias, en el área atlántica, fue a partir de los siglos XVIII y XIX cuando ese mismo fenómeno obligó a una mayor definición de los caminos que debían utilizar los rebaños para ir desde la costa al interior y viceversa. La trashumancia media en Guipúzcoa y Vizcaya no fue posible hasta que la aplicación del Fuero «a la letra» se relajó y se centró únicamente en «el espíritu», coincidiendo con la «ruralización» de la economía, derivada de la introducción y expansión del maíz, que facilitó la expansión de la agricultura y de la ganadería, provocando que los pastos locales y circunvecinos dejaran de ser suficientes, y que algunos rebaños se viesen forzados a trashumar estacionalmente en busca de pastos más abundantes y mejores<sup>99</sup>.

## VIII. BIBLIOGRAFÍA

ABASCAL, G. y GASTAÑARES, D., *El Valle de Valderejo: punto de encuentro entre la trashumancia merinera y el pastoreo tradicional en el País Vasco. Un ejemplo de la incidencia del Honrado Concejo de la Mesta en Partidos ajenos a su jurisdicción*, Vitoria: Diputación Foral de Álava, s.d.

AGUAYO CAMPO, Téofilo, *El regadío tradicional en Rioja alavesa: su contexto socioeconómico*, Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1999.

ALLI ARANGUREN, Juan-Cruz, Las corralizas en Navarra. Historia, naturaleza y régimen, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), pp. 315-364.

AMORENA UDABE, Alfonso, Jesús María GARAYO URRUELA, Fermín LEIZAOLA CALVO y María José MORENO MERELO, Andía-Urbaña-Encía, *Cuadernos de la Trashumancia*, 24 (1998).

ALENZA GARCÍA, José Francisco, *Vías pecuarias*, Madrid: Civitas, 2001.

APARICIO, Susana, La cabaña de las órdenes religiosas en el Pirineo. Los intereses ganaderos de las órdenes religiosas en Ultrapuertos, Labourd, y el Béarn durante los siglos plenomedievales, *RIEV*, 59 (2014), pp. 8-35.

- La circulación del ganado y los poderes locales en el Pirineo entre Navarra, Labourd y Bearne (siglos XIII y XIV), *Historia Agraria*, 65 (2015), pp. 13-42.

---

<sup>99</sup> ARAGÓN RUANO, Á., «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a auido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70 y The diffusion of maize in the Cantabrian region and its economic and demographic consequences during the Ancient Regime, *Rural History*, 32-1 (2021), pp. 23-40 DOI:10.1017/S0956793320000102.

ARAGÓN RUANO, Álvaro, *La ganadería guipuzcoana durante el Antiguo Régimen*, Bilbao: UPV-EHU, 2009.

- Bosques y pastos en la villa de Salvatierra-Agurain durante las edades media y moderna (siglos XIV-XVIII). En *Agurain 1256-2006. Congreso 750 aniversario de la fundación de la villa de Salvatierra*, Salvatierra: Ayuntamiento de Salvatierra, 2011, pp. 151-194.

- Linajes urbanos y Parientes Mayores en Guipúzcoa a finales de la Edad Media, *En la España Medieval*, 35 (2012), pp. 249-283.

- *La ganadería en Oiartzun hasta comienzos del siglo XX*, Oiartzun: Oiartzungo Udala, 2013.

- «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a auido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70.

- La ganadería en los montes de la discordia: de Anizlarrea a Artikutza. En *Artikutza. Naturaleza e historia*, Donostia: Donostiako Udala, 2020, pp. 66-90.

- The diffusion of maize in the Cantabrian region and its economic and demographic consequences during the Ancient Regime, *Rural History*, 32-1 (2021), pp. 23-40. DOI:10.1017/S0956793320000102.

ARIZCUN CELA, Alejandro, Las facerías en el Pirineo navarro: una perspectiva histórico-económica, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), pp. 299-314.

ARVIZU, Fernando de, Problemas de límites y facerías entre los valles navarros y franceses del Pirineo, *Cuadernos de Etnología y etnografía de Navarra*, 41-42 (1983), pp. 5-37.

- Problemas de límites y facerías entre los valles navarros y franceses del Pirineo (apéndice documental), *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*, 43 (1984), pp. 83-136.

- *El conflicto de los Alduides (Pirineo Navarro): estudio institucional de los problemas de límites, pastos y facerías según la documentación inédita de los archivos franceses (siglos XVII-XIX)*, Pamplona: Departamento de Presidencia, 1992.

AYERBE IRIBAR, María Rosa, *Origen y desarrollo del derecho y de la administración forestal en España y en Guipúzcoa. El Servicio Forestal de Guipúzcoa. I. Desde los orígenes a 1925*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2005.

- Notas sobre las uniones y mancomunidades históricas de montes en Gipuzkoa, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 48 (2015), pp. 545-575.

BENSUSAN MARTÍN, María del Pilar, *Las vías pecuarias*, Madrid: Marcial Pons, 2003.

- BROCAS, Delfina y Amaia LEGAZ, La montagne basque: sources et ressources. Les pâturages et les bois dans les Pyrénées occidentales (XI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). En CATAFAU, Aymat, (coord.), *Les ressources naturelles des Pyrénées du Moyen Âge à l'époque moderne. Exploitation, gestion, appropriation*, Perpignan: CRHISM, 2005, pp. 49-69.
- BRUNET, Serge, Les mutations des lies et passerries des Pyrénées, du XIVE au XVIII<sup>e</sup> siècle, *Annales du Midi: Revue Archéologique, Historique et Philologique de la France Méridionale*, 240 (2002), pp. 431-456.
- CARO BAROJA, Julio, *Los Vascos*, Madrid: Ediciones Istmo, 1971.  
- *Los Pueblos del Norte de la Península Ibérica: análisis histórico-cultural*, San Sebastián: Txertoa, 1973.
- CASTAÑOS UGARTE, Pedro y Jone CASTAÑOS DE LA FUENTE, Estudio azquezooológico de la fauna del castillo de Untzueta (Orozko, Bizkaia), *Kobie, Serie Paleoantropología*, 35 (2016-2017), pp. 183-196.
- CHAVARRÍA MÚGICA, Fernando, En los confines de la soberanía: facerías, escalas de poder y relaciones de fuerzas transfronterizas en el Pirineo Navarro (1400-1615). En BERTRAND, Michel y Natividad Planas, (coords), *Les sociétés de frontière: De la Méditerranée à l'Atlantique (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Madrid: Casa Velazquez, 2011, pp. 193-217.
- CLAVERIE, Pierre-Armand, Règlamentation forestière dans le Pays Basque au XVIII<sup>e</sup> siècle, *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres, Arts et d'Études Régionales de Bayonne*, 1 y 2 (1927), pp. 141-160.
- COLÁS LATORRE, Gregorio, La ganadería en Aragón en la Edad Moderna. En LÓPEZ-SALAZAR PÉREZ, Jerónimo y Porfirio SANZ CAMAÑES, (coords.), *Mesta y mundo pecuario en la Península Ibérica durante los tiempos modernos*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2011, pp. 129-149.
- CUNCHINABE, Dominique, Pascal PALU, Mélanie LE COUEDIC, Marie-Paule LAVERGNE y Alain CHAMPAGNE, *Paysages et marqueurs spatiaux hérités des parcours pastoraux: du «bode-bordar» au «cayolar». L'empreinte spatiale du «système maison» en Soule*, Conseil General de Pyrénées Atlantiques, 2013.
- Demostración histórico legal en que se descubre con evidencia el notorio derecho que asiste al Rey nuestro Señor, en el pleito que siguen el fiscal del consejo de Navarra y el Patrimonial del mismo Reyno contra las villas de Santestevan, Sumbilla y los lugares de Elgorriaga y Narbarte sobre la pertenencia de los montes de Vidasoa y Berroarán*, Pamplona: Imprenta de la Viuda de Don Josef Miguel de Ezquerro, 1786.

- DESPLAT, Christian, Henri IV et les traités de «paréages» pyrénéens: un exemple de compromis politique entre le centre et la périphérie, *Annales du Midi: Revue Archéologique, Historique et Philologique de la France Méridionale*, 114, núm. 240 (2002), pp. 457-479.
- DÍEZ DE DURANA, José Ramón y Jon Andoni FERNÁNDEZ DE LARREA, Economía ganadera y medio ambiente Guipúzcoa y el Noroeste de Navarra en la Baja Edad Media, *Historia Agraria*, 27 (2002), pp. 43-64.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, *Colección documental de los archivos municipales de Guerricaiz, Larrabezúa, Miravalles, Ochandiano, Ondarroa y Villaro*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1991.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2001.
- *Colección documental del archivo municipal de Lequeitio*, I, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1991.
  - *Colección documental del archivo municipal de Lequeitio (1514-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1992.
  - *Colección documental del Archivo Municipal de Orduña (1271-1510)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1994.
  - *Colección documental del Archivo Municipal de Orduña (1511-1520)*, II, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1994.
- ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu y Álvaro ARAGÓN RUANO, Entre la explotación pastoril y la forestal. La evolución en el uso y aprovechamiento de los seles en el País Vasco. En GRAU SOLOGESTOA, Idoia y Juan Antonio QUIRÓS CASTILLO, *Arqueología de la Edad Moderna en el País Vasco y su entorno*, Oxford: Archaeopress, 2020, pp. 123-139.
- FAIRÉN GUILLÉN, Víctor, Contribución al estudio de la Facería internacional de los valles de Roncal y Baretous, *Príncipe de Viana*, 23 (1946), pp. 273-296.
- Sobre las facerías internacionales en Navarra, *Príncipe de Viana*, 61 (1955), pp. 507-524.
- FERNÁNDEZ OTAL, José Antonio, *La casa de ganaderos de Zaragoza: derecho y trashumancia afines del siglo XV*, Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 1993.
- *La casa de ganaderos de Zaragoza en la Edad Media (siglos XIII-XV): aportación a la historia pecuaria del Aragón medieval*, Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 1996.

- FLORISTÁN SAMANES, Alfredo, *Juntas y Mestas Ganaderas en las Bardenas de Navarra*, Zaragoza, Instituto de Estudios Pirenaicos, 1951.
- Fuero Nuevo de Vizcaya*, Durango: Leopoldo Zugaza Editor, 1976.
- GARAYO URRUELA, Jesús María, Comunidades de montes de la Sierra de Guibijo, *Lurralde*, 13 (1990), pp. 239-260.
- La comunidad de montes de Larrea, Hermua y Heredia en la Sierra de Elguea-Urquilla, *Sancho el Sabio*, 5 (1995), pp. 197-224.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, *Bizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, II, San Sebastián: Haranburu, 1985.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto, Elvillar de Álava: somos libres y exentos, no vasallos no «botegeros», *Sancho El Sabio*, Extra 3 (2020), pp. 23-65.
- GOGESCOECHEA ARRIEN, Aranzazu, *Los montes comunales en la Merindad de Busturia, siglos XVIII-XIX*, Bilbao: UPV/EHU, 1993.
- Los montes proindivisos en Vizcaya, *Lurralde*, 22 (1999), pp. 299-322.
  - La Colegiata de Cenarruza. Gestión y uso de sus seles (siglos XIV al XIX), *Lurralde*, 35 (2012), pp. 31-52.
- GRAU-SOLOGESTOA, Idoia, Umberto ALBARELLA y Juan Antonio QUIRÓS CASTILLO, Urban medieval and post-medieval zooarchaeology in the Basque Country: Meat supply and consumption, *Quaternary International*, 399 (2016), pp. 1-12.
- GUILERA, José María, Los pactos de facerías en los Pirineos y algunos conflictos con la Mesta aragonesa, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 14-15 (1963), pp. 77-92.
- HAUTEFUILLE, Florent y Pascal PALU, Usages et transformations d'un paysage pastoral (XVIII-XX): le cas de Viodos-Abense (Pays Basque). En BRUMONT, Francis, *Pres et pâtures en Europe occidentale, 28 èmes journées d'histoire de Flaran, 2008*, Toulouse: Flaran, 2008, pp. 271-287.
- HIDALGO DE CISNEROS, Concepción, Elena LARGACHA RUBIO, Araceli LORENTE RUIGÓMEZ, y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Municipal de Elorrio (1013-1519)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1988.
- IRIARTE GOÑI, Iñaki y José Miguel LANA BERASAIN, Concurrencia y jerarquización de derechos de apropiación sobre los recursos. Bienes comunales en Navarra. Siglos XVIII-XX. En CONGOST I COLOMER, Rosa y José Miguel LANA BERASAIN, *Campos cerrados, debates abiertos. Análisis histórico y propiedad de la tierra en Europa (Siglos XVI-XX)*, Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2007, pp. 201-234.

- LANA BERASAIN, José Miguel, Desamortización foral (1841-1861), *Iura vasconiae*, 1 (2004), pp. 437-452.
- LEIZAOLA CALVO, Fermín, El pastoreo en Euskal Herria y su relación con el bosque, *Zainak*, 14 (1997), pp. 189-202.
- LEMA PUEYO, José Ángel, *Alfonso I el Batallador Rey de Aragón y Pamplona (1104-1134)*, Gijón: Ediciones Trea, 2008.
- Les Coustumes Generales du Pays et Vicomte de Sole*, Pau: Jérôme Dupoux, 1692.
- Les Coustumes Generalles, Gardees & Obseruees au País & Bailliage de La Bourt, & ressort d'icelui*, Bourdeaux: Simon Millanges, 1576.
- Les Fors et Costumas deu Royaume de Navarre Deca-Ports avec l'estil et aranzel deudit Royaume*, Pau: Jean Desbaratz, 1681.
- LÓPEZ DE GUEREÑO SANZ, María Teresa, El monasterio premonstratense de San Salvador de Urdax, génesis y evolución histórico artística, *Príncipe de Viana*, 207 (1996), pp. 19-60.
- LÓPEZ-SALAZAR PÉREZ, Jerónimo y Porfirio SANZ CAMAÑES (coords.), *Mesta y mundo pecuario en la Península Ibérica durante los tiempos modernos*, Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2011.
- MANTEROLA, Ander, *Ganadería y pastoreo en Vasconia*, Bilbao: Etniker Euskalerria, 2000.
- MARTÍN DUQUE, Ángel J., Imagen histórica medieval de Navarra, un bosquejo, *Príncipe de Viana*, 227 (2002), pp. 957-1008.
- MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo, Emiliano GONZÁLEZ DÍEZ y Félix MARTÍNEZ LLORENTE, *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991.
- *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1996.
- MENDIZABAL AIZPURU, José Antonio y Antonio PURROY UNANUA, La trashumancia en Navarra: una actividad ganadera cuya regulación se remonta al siglo IX. En *Transiciones en la Agricultura y la Sociedad Rural. Los desafíos Globales de la Historia Rural – II Congreso Internacional Santiago de Compostela, 20-23 Junio 2018*, Santiago de Compostela: Concello de Santiago de Compostela/Deputación da Coruña.
- MIRANDA GARCÍA, Fermín, La collégiale de Sainte-Marie-de-Roncevaux au nord des Pyrénées: possessions dans le Béarn et le Pays Basque français. En DESPLAT, Christian (ed.), *Pyrénées-Terres-Frontières*, París: Éditions du CTHS, 1996, pp. 81-92.

- MORAZA BAREA, Alfredo, La trashumancia desde el sistema ibérico al Pirineo occidental: el pastoreo de ganado porcino entre la sierra de Cameros (Soria-La Rioja) y el País Vasco a fines de la Edad Media. En CATAFAU, Aymat (coord.), *Les ressources naturelles des Pyrénées du Moyen Âge à l'époque moderne. Exploitation, gestion, appropriation*, Perpignan: CRHISM, 2005, pp. 221-238.
- PALU, Pascal, Conflicts de nature entre Pays Pyreneens et pouvoir centraux de la fin du XVIIIe siècle au début du XXe siècle: le cas de la Soule (Pays Basque Français). En BRUNET, Michel, Serge BRUNET y Claudine PAILHÈS, *Pays Pyrénéens & Pouvoirs Centraux (XVIe-XXe s.)*, Foix: Conseil Général de l'Ariège, 1994, pp. 169-187.
- PERURENA LOIARTE, Patziku, *Leitzalarreko Unaiak (1683-1771)*, Andoain: Andoaingo Udala, 2018.
- PORCAL GONZALO, María Cruz, El patrimonio rural como recurso turístico. La puesta en valor turístico de infraestructuras territoriales (rutas y caminos) en las áreas de montaña del País Vasco y Navarra, *Cuadernos de Turismo*, 27 (2011), pp. 759-784.
- POZUELO RODRÍGUEZ, Felipe, *Documentación de la Cuadrilla de Campezo: Arraia Maeztu, Bernedo, Campezo, Lagran y Valle de Arana (1256-1515)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1998.
- *Documentación Municipal de la Cuadrilla de Salvatierra: municipio de San Millán-Donemiliaga (1214-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2004.
  - *Archivo Municipal de Salinas de Añana-Gesaltza. Documentos (1400-1517)*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2007.
  - *Colección documental de la Cuadrilla alavesa de Zuia. III. Archivos municipales de Urkabustaiz, Zigoitia y Zuia (1332-1518)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2020.
- PUYO, Jean Yves, Faceries et rectifications frontalières: le cas de la forêt d'Iraty. En DESPLAT, Christian (dir.), *Frontières*, París: Editions du CTHS, 2002, pp. 65-78.
- RODRÍGUEZ, Ana, Modelos de diversidad: crecimiento económico y crisis en los reinos hispanos en la Baja Edad Media, *Vínculos de Historia*, 2 (2013), pp. 27-49.
- SÁNCHEZ CADEVILLA, Jorge, *La casa de ganaderos de Zaragoza entre 1686 y 1746. La refundación de una institución foral aragonesa*, Universidad de Zaragoza, 2018 [Tesis doctoral].
- SIRIGNANO, Carmina, Idoia GRAU-SOLOGESTOA, Paola RICCIA, Maite I. GARCÍA-COLLADO, Simona ALTIERIA, Juan Antonio QUIRÓS CAS-

- TILLO y Carmine LUBRITTO, Animal husbandry during Early and High Middle Ages in the Basque Country (Spain), *Quaternary International*, 346 (2014), pp. 134-148.
- URSUA LIZARBE, Mikel, Conflictos y acuerdos por el acceso a los recursos agropecuarios en la frontera navarro-aragonesa durante la Baja Edad Media, *Aragón en la Edad Media*, 29 (2018), 199-232.
- VARÓN HERNÁNDEZ, F. Rafael, *Excavación arqueológica. Cabaña de la Mesta. Parque Natural de Valderejo, Valdegobía (Álava)*, Vitoria-Gasteiz: Ondare Babesa, S.L, 2012.
- VIVIER, Nadine, Les biens communaux du Briançonnais aux XVIIIe et XIXe siècles, *Études rurales*, 117 (1990), pp. 139-158.
- Les biens communaux de Béarn et Pays Basque sous l'Ancien Régime et la Revolution. En DESPLAT, Ch. (ed.), *Pyrénées-Terres-Frontières*, París: Éditions du CTHS, 1996, pp. 57-70.
- ZUBIRI JAURRIETA, Amparo, Facerías y faceros: una perspectiva histórico-jurídica, *Iura Vasconiae*, 1 (2004), pp. 253-298.
- ZUDAIRE HUARTE, Eulogio, Facerías de la cuenca Baztán-Bidasoa, *Príncipe de Viana*, 106-107 y 108-109 (1967), pp. 97-126 y 161-242.



# **INTEGRAR UN ESPACIO, CONECTARSE AL MUNDO: LA EVOLUCIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN VASCONIA ENTRE LOS SIGLOS XVI-XVIII**

Eremu bat integratzea, munduari lotzea: Komunikabideen bilakaera  
Baskonian, XVI-XVIII mendeen artean

Integrating an area and connecting to the world: The evolution of  
communication routes in Vasconia between the 16th and 18th centuries

José Ángel ACHÓN INSAUSTI  
Universidad de Deusto

Fecha de recepción / Jasotze-data: 24 de mayo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 23 de julio de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 26 de julio de 2021

La evolución de la caminería moderna en Vasconia (siglos XVI a XVIII) se caracterizó por tres transformaciones: a) el paso de una política de mantenimiento a otra de construcción de caminos de nueva planta; b) el paso del protagonismo de las instituciones locales al de las instituciones propiamente territoriales, las diputaciones; c) el paso de un interés por las entradas y salidas de los territorios a una política que priorizaba la estructuración interna de los mismos.

Palabras clave: Caminería, diputación, territorio, comunicación, ilustración, primera globalización, provincias vasconavarra, infraestructuras viarias.



Baskoniako bide modernoek bilakaerak (XVI. mendetik XVIII. mendera) hiru eraldaketa izan zituen ezaugarri: a) mantentze-lanak egiteko politikatik oin berriko bideak eraikitzeke beste batera igarotzea; b) protagonismoa tokiko erakundeetatik lurralde-erakundeetara igarotzea, aldundietara, alegia; c) lurraldeko sarrera eta irteeretik interes batetik haien barne-egituratzea lehenesten zuen politikara igarotzea.

Hitz gakoak: Bideak, aldundia, lurraldea, komunikazioa, ilustrazioa, lehen globalizazioa, Hego Euskal Herriko probintziak, bide-azpiegiturak.



The evolution of modern roads in Vasconia (16th to 18th centuries) was characterised by three transformations: a) the transition from a policy of maintenance to one of construction of new roads; b) the shift from the role of local institutions to that of genuinely territorial institutions – the provincial councils; c) the shift from an interest in the entries to and exits from the territories to a policy that prioritised their internal structuring.

Keywords: Roads, provincial council, territory, communication, enlightenment, first globalisation, Basque-Navarre provinces, road infrastructures.

## SUMARIO

I. ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS. II. DE LA CULTURA DEL MANTENIMIENTO A LA CULTURA DEL PROYECTO. III. DE LAS REPÚBLICAS A LA REPÚBLICA. IV. DE LA UBICACIÓN EN EL MUNDO A LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO. V. EPÍLOGO. VI. BIBLIOGRAFÍA.

### I. ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS

En primer lugar, queríamos agradecer sinceramente a la Fundación *Iura Vasconiae* y en particular a la profesora Dña. Rosa Ayerbe, la invitación a participar en este Simposio, que nos permite visitar y actualizar antiguas investigaciones a la vez que relacionarlas con las líneas de trabajo que actualmente nos ocupan<sup>1</sup>. Efectivamente, hace ya más de veinte años tuvimos el placer de formar parte del equipo de investigación que –bajo la dirección de la profesora Dña. Elena Barrena– elaboró la *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa*, responsabilizándonos en concreto de su Tomo II, el que se ocupaba del período 1500-1833<sup>2</sup>. Si bien abandonamos luego los temas referidos estrictamente a la caminería, siguieron centrandose nuestro interés otros estrechamente relacionados con ellos, como los relativos a la percepción del espacio y a las formas de comunicación en esa época<sup>3</sup>. Como decíamos, esta invitación nos permite, por

---

<sup>1</sup> Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España HAR2017-84226-5-P: Los cambios en la modernidad y las resistencias al cambio. Redes sociales, transformaciones culturales y conflictos, siglos XVI-XIX, y forma parte de las investigaciones que desarrollamos en el seno del equipo *Estudios Vascos* de la Universidad de Deusto.

<sup>2</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa, II. Edad Moderna (1500-1833)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1988. Un resumen en ACHÓN INSAUSTI, J. A., Construcción de infraestructuras viarias y percepción del espacio político en Gipuzkoa (1500-1833), *Mundaiz*, 55 (enero-junio 1998), pp. 57-65.

<sup>3</sup> Véanse, por ejemplo, ACHÓN INSAUSTI, J. A., Comunicarse hace 500 años: actores sociales y estrategias comunicativas en el siglo XVI. En ACHÓN INSAUSTI, J. A., L. ARRIETA, y J. M. IMÍZCOZ, J.M. (eds.), *Antes y después de los mass media. Actores y estrategias comunicativas*, Madrid: Dykinson, 2016, pp. 43-65; ACHÓN INSAUSTI, J. A., «Suelo de España». Territorialidad y construcción de espacios políticos en los siglos XV-XVI. En PARDOS, J. et alii (eds.), *Historia en Fragmentos. Estudios en homenaje a Pablo Fernández Albaladejo*, Madrid: UAM Ediciones, 2017, pp. 127-135;

un lado, actualizar y contrastar a la luz de nuevas aportaciones algunas de las hipótesis que mantuvimos en 1998. Por otro lado, y sin pretender por nuestra parte ofrecer una visión integral y sistemática del problema en Vasconia, sí nos anima a comparar y confrontar los resultados obtenidos entonces para el *case study* guipuzcoano con lo que sabemos de sus territorios vecinos.

Todavía en el terreno de las consideraciones previas, hemos de añadir que el punto de vista del que ya partimos hace veinte años tiene alguna característica, que esencialmente mantenemos, y que conviene advertir. Especialmente la que se refiere al concepto de espacio como elemento no dado sino construido, algo que entendemos esencial para comprender la evolución de la política caminera, pues la propia posibilidad de concebir esta no es algo que deba darse por sentado<sup>4</sup>.

Por último, puesto que lo que se nos pide es trazar una evolución, la que en asuntos de caminería se produce entre los siglos XVI-XVIII en los territorios de Vasconia, mantendremos que el sentido de dicha evolución puede sintetizarse en tres recorridos claves. Cada uno de ellos respondería a una cuestión fundamental: qué se hace y cómo se interviene en los caminos; quién lo hace o, al menos, se responsabiliza de la política caminera y de su ejecución; y para qué, qué se espera obtener de uno u otro tipo de intervención. El primer recorrido nos llevará desde una cultura centrada en el mantenimiento de unos caminos que, si se nos permite la expresión, ya están, vienen dados, hasta una cultura en la que los caminos se proyectan y son fruto de una planificación racional. El segundo nos desvelará cómo desde un protagonismo de las entidades locales se transitó hacia una mayor responsabilidad de las propiamente territoriales, las diputaciones. El tercero, y en clara consonancia con los anteriores, nos permitirá comprender cómo la necesidad de ubicar a cada territorio en un mundo que se había abierto a las conexiones transoceánicas y a una nueva configuración de los espacios políticos, no desapareció pero fue desplazada por una obsesión por integrar y cohesionar internamente dichos territorios. El primer recorrido nos

---

ACHÓN INSAUSTI, J. A., La primera experiencia global, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LXXIV, 1-2, (2018), pp. 191-2015; ACHÓN INSAUSTI, J. A., Relatos desenclavados, territorios conectados. La primera experiencia global y la construcción del discurso foral. En ACHÓN INSAUSTI, J. A. y J. M. IMÍZCOZ (eds.), *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Sílex, 2019, pp. 227-290.

<sup>4</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 20-21. Allí nos remitimos a HESPANHA, A. M., El espacio político. En *La gracia del derecho. Economía de la Cultura en la Edad Moderna*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993, pp. 17-60, que además proporciona bibliografía al respecto; LOWE, D. M., *Historia de la percepción burguesa*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986, pp. 117 ss.; MORELL OCAÑA, L., En torno a la proyección histórica de las ciencias sobre el espacio, *Ciudad y Territorio*, 14 (1971), pp. 6-14.

remitirá a argumentos de tipo cultural, el segundo a definir los actores políticos y el tercero a consideraciones geoestratégicas y económicas.

## II. DE LA CULTURA DEL MANTENIMIENTO A LA CULTURA DEL PROYECTO

En 1756, el diputado general de Gipuzkoa, Martín José de Areizaga, presentó ante las Juntas Generales un proyecto para la construcción de un Camino Real de Coches en la provincia. Este hecho marcaba un hito en lo que podríamos llamar la historia cultural de la política caminera guipuzcoana por cuanto se trataba del primer proyecto que podía denominarse propiamente como tal, quizá con el único antecedente de un fallido intento en 1736 de abrir una carretera en San Adrián alterando el trazado original. Era el primer proyecto consciente, planificado, que iba más allá de una reacción a una coyuntura, que era de nueva planta y modificaba los trazados previos, que generaba un itinerario fijo y continuo entre los extremos de la provincia –estructurando por tanto el territorio–, que incluía explícitamente labores constructivas –el firme, la caja, los alrededores...– y que, en resumidas cuentas, alteraba sustancialmente el paisaje<sup>5</sup>.

Gipuzkoa no era una excepción. Bizkaia –como Gipuzkoa en San Adrián– había intentado continuas mejoras en Orduña. Pero solo tras la alarma despertada por el proyecto de Patiño en 1732 de unir Burgos con Santander –y aún más por la desgravación que beneficiará al puerto cántabro en 1763– se decidió a emprender una nueva política más agresiva y eficaz. Buscará así una conexión directa con Burgos desde 1752, dudando si hacerlo por Altube y satisfacer el deseo de Vitoria de consolidarse como cruce de caminos, o –como finalmente se decidió– transformando radicalmente el tradicional paso de Orduña «abriendo» la peña<sup>6</sup>.

También Álava, al calor del Real Decreto de Carlos III en 1761, comenzó una nueva política caminera con la construcción del Camino de Postas en 1765. Como muy bien señaló Vidal Abarca, este momento simbolizó el olvido de una estructura caminera entendida como conjunto de puentes y pasos y la definición de una comunicación lineal de nueva planta, estable y continua<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Sobre los antecedentes, la presentación del proyecto y su puesta en práctica, ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías* y ASTIAZARAIN, M. I., *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.

<sup>6</sup> LARREA, M. A., *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974, pp. 124-127.

<sup>7</sup> VIDAL ABARCA, J., Historia de los caminos de Álava. Arabako bideen historia. En *Actas de las Juntas Generales de Álava*, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994, VI, p. 56.

Areizaga ponía como ejemplo la modernización de los caminos navarros emprendida por su virrey, el conde de Gages. En realidad, estas reformas –por cierto, abordadas cayendo en evidente contrafuero– solo antecedieron la verdadera revolución de la política caminera que se inició a partir de las Cortes de 1780-1781, en las que se arbitró una nueva política fiscal, se elaboraron unas ordenanzas para la construcción de nuevos caminos y conservación de los antiguos, y se trasladó la responsabilidad de la política caminera desde el Consejo Real a la Diputación. Los expertos nos advierten de que antes de todo ello, en los siglos XVI y XVII, la planificación de obras en los caminos era inexistente y las intervenciones solo circunstanciales, como respuesta a crecidas de ríos y otras catástrofes naturales<sup>8</sup>. La nueva política se materializaría en dos grandes realizaciones –la unión de Pamplona con Madrid, a través de Zaragoza, y con San Sebastián– y otras menores como las carreteras a Logroño, Sangüesa y Francia<sup>9</sup>.

En el caso guipuzcoano, y tras superar no pocos inconvenientes, el proyecto de Areizaga se tradujo en la construcción del que llamó significativamente «camino padre» de la provincia que, en su trazado esencial, pudo considerarse culminado a finales de siglo<sup>10</sup>.

Esta fue, por tanto, la revolución que marcó el paso a la historia contemporánea de la caminería en nuestros territorios y su materialización llevó, cuando menos, toda la segunda mitad del siglo XVIII. Pero calificarla como «revolución» exige una mayor precisión. Hay revolución cuando hay ruptura, y no podemos calibrar la intensidad de la misma si primero no comprendemos cuál era la situación de partida.

Y para comprender esta situación de partida nos debemos desprender del mapa actual. Incluso deberíamos desprendernos casi de la propia posibilidad de cartografiar los caminos, pero no porque no existiesen sino porque estarían por todas partes. Más allá de la jerarquización que comenzaron a imponer las villas, especialmente a partir del siglo XIV, solo la existencia de estas como núcleos focalizadores al menos del tráfico comercial, la priorización de determinados puntos de entrada y salida de los territorios provinciales y la existencia de pasos, puentes, ventas, construcciones religiosas y restos de calzada podrían considerarse puntos de atracción de caminantes y por tanto focos de aglutinación del

---

<sup>8</sup> Un desarrollo detallado de todo ello en GONZÁLEZ ENCISO, A. y V. VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia de las Vías de Comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopistas de Navarra, 1993, pp. 116-129. Sobre la actuación del conde de Gages puede verse un resumen en FRUTOS GARCÍA, M. A. de, Los inicios camineros en Navarra, *Príncipe de Viana*, 15 anejo (1993), pp. 111-118.

<sup>9</sup> GONZÁLEZ ENCISO, A., *Historia de las Vías*, pp. 135 ss. y 149.

<sup>10</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 128-139.

paso. Entre ellos, creo que no debemos esperar todavía a la altura de 1500, algo parecido a líneas continuas y fijas de comunicación.

No solo en el País Vasco. Es significativa la descripción de Braudel sobre una serie de cuadros de Jan Brueghel:

«Aun en el siglo XVI un camino no era, ni siquiera en terreno llano, una ‘cinta’ continua donde el tráfico pudiera circular fácilmente. En general, el trazado apenas se advierte. Seguramente no se podría distinguir a primera vista a no ser por el movimiento de los usuarios. Y estos son, muy frecuentemente, campesinos a pie, una carreta que lleva al mercado a una granjera y sus cestos; un peatón que conduce un animal del roncal [...]. A veces, naturalmente, se observan flamantes jinetes o un carruaje con tres caballos que parece transportar alegremente a toda una familia de burgueses. Pero, en el siguiente cuadro, los baches están inundados, los jinetes chapotean, con sus caballos metidos en el agua hasta las corvas; los carros avanzan dificultosamente, con las ruedas hundidas en el barro. Los peatones, los pastores, los cerdos se han subido prudentemente a los taludes, más seguros, que bordean la carretera»<sup>11</sup>.

Tampoco podemos esperar que las villas hubiesen impuesto su lógica de comunicación a través de los fondos de los valles. Es cierto que esta visión tenía ya efectos en el tráfico comercial y, enseguida, en los tránsitos reales, pero a la altura de 1500 todavía no se había impuesto, como lo denotan la importancia de determinadas ventas como puntos de anclaje de las vías que transcurrían a cierta altura. De hecho, mientras imperó en los desplazamientos lo que podríamos llamar una lógica de la herradura, de la tracción animal directa y sin más apoyos, frente a la de la rueda o del carro, se prefirieron los caminos a través de los altos. Así lo hizo Ignacio de Loyola al volver de París a su natal Azpeitia, y así lo hacía el corregidor guipuzcoano cuando debía desplazarse desde esta última localidad a San Sebastián o viceversa<sup>12</sup>.

En suma, el panorama no parece todavía muy diferente al que dibujaban los ingleses respecto de sus propios caminos en la Edad Media, cuando los describían como «sitios en torno a los que circulaban habitualmente los hombres»<sup>13</sup>. Y este es, creemos, el dibujo de partida que debemos de contemplar para entender la evolución de los caminos en nuestro entorno vasconavarro. Y la historia de la época moderna la de su conversión en un conjunto de trazados uniformes, fijos y jerarquizados, siguiendo prioritariamente el fondo de los valles.

<sup>11</sup> BRAUDEL, F., *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII*, Madrid: Alianza, 1984. I, p. 361.

<sup>12</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, por ejemplo p. 50.

<sup>13</sup> Citado en MENÉNDEZ PIDAL, R., *Los caminos en la historia de España*, Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951, p. 49.

Pero para ello hacía falta una voluntad interventora y, de entrada, esta solo se ceñía a lo puntual, al mantenimiento y a la conservación. Por ello, y estando en una época de crecimiento de los flujos de todo tipo y de innovaciones técnicas, el resultado solo podía ser el de la permanente insuficiencia de los caminos, percepción esta de la que resultará finalmente el cambio «revolucionario» del XVIII.

Son múltiples los ejemplos de esta política limitada al mantenimiento y la intervención puntual antes del setecientos. Ya de entrada, resultaban muy conflictivos los puntos de acceso a las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia por Arlabán, San Adrián u Orduña. Solo a modo de ejemplo, son emblemáticas las descripciones de viajeros referidas al puerto de San Adrián. Ya en 1538, Federico II del Palatinado y su esposa habían llegado

«cerca de la roca horadada que está casi en la cumbre del monte [cuando] sobrevino un torbellino tal de viento que en un instante estuvo a punto de sepultarnos en la nieve, lo mismo que a nuestros caballos, sin que pudiéramos refugiarnos en lugar alguno [...]. Después que se sacó de la nieve, con no poco esfuerzo, al príncipe y a su esposa y se les llevó al interior de la roca, no se pudo encontrar allí nada comestible a excepción de un poco de vino».

En 1666, el francés Muret dirá que «le aseguro señor que nunca he visto nada tan espantoso», y unos años después, en 1692, *Le Journal de Berneville* pinta un paisaje romántico y bello, pero poco adecuado para el paso, cuando describe «precipicios y peñascos en los que se mataría a buen seguro un amante desesperado a poco que lo desease [...] no ha existido nunca una soledad tan bella»<sup>14</sup>.

A la precariedad de algunos pasos naturales se sumaban las inclemencias meteorológicas, traducidas en crecidas de ríos, avenidas, inundaciones, destrucción de puentes y similares. No es ocioso recordar que, principalmente desde finales del XVI y a lo largo de todo el seiscientos, Europa se enfrentó a una suerte de «pequeña era glaciaria», con veranos frescos y lluviosos y unos inviernos gélidos en los que la media de la temperatura bajó hasta los cero grados. No se trató de un fenómeno que produjese efectos solo en el norte de Europa congelando el Támesis, sino que, como han demostrado varias investigaciones, tuvo notorias repercusiones también en nuestro entorno<sup>15</sup>. Es fácil imaginar las

---

<sup>14</sup> Estas descripciones, y otras, de San Adrián pueden encontrarse en SANTOYO, J.-C., Un camino insólito: el túnel de San Adrián, *Historia y Vida*, X, 108 (marzo 1977), pp. 81-86 y URZAINQUI MIQUELEIZ, A., *Comunidades de montes en Guipúzcoa: las parzonerías*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1990, p. 61.

<sup>15</sup> Un estudio detallado en ARAGÓN RUANO, A., «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a avido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa



consecuencias de todo ello para viandantes o comerciantes, pero también para otro tipo de usuarios como las comitivas reales, que frecuentemente quedaban varadas y empantanadas<sup>16</sup>.

Y este último ejemplo nos pone en alerta ante otra dimensión de esa insuficiencia de los caminos, cual es su inadaptación a las necesidades derivadas del incremento de la comunicación. No solo reflejado en un aumento del tráfico comercial, sino también en la implantación de un sistema de postas o en la mayor asiduidad de los tránsitos reales o de personas de condición noble, siempre en comitivas complejas de gestionar. Muy particularmente, el progreso de las comunicaciones obligó a adecuar los caminos, si se nos permite la expresión, desde una «lógica de la tracción animal» hasta una «lógica de la rueda», y aun dentro de esta a determinadas variantes: carros, carros herrados y coches.

Efectivamente, si alguno de los pasos, como los arriba mencionados, ya resultaban complejos para las caballerías, la introducción de los carros y de los coches aún puso más de manifiesto sus carencias y las del resto de vías. Especialmente, resultó significativa la introducción de las llantas de hierro en las ruedas, cada vez más reforzadas, con objeto de que los carros aguantaran más peso. Las «ruedas chillonas», o las que incorporaban clavos en la superficie exterior, ocasionaron numerosos desperfectos en las calzadas y un sinnúmero de reclamaciones, prohibiciones, multas y exigencias de adecuación de los caminos<sup>17</sup>. Por fin, la generalización de los coches a partir del XVII, muy especialmente en el tránsito de personas ilustres en los que abundaban junto a las literas, obligó a continuas y penosas adecuaciones. Piénsese que, por ejemplo, en 1692, cruzaron la provincia de Gipuzkoa 130 personas, ocho coches, nueve literas, seis calesas, treinta caballos y doce carros. Precisamente en el caso guipuzcoano, muy afectado por los tránsitos a y desde la frontera, todo ello contribuyó a un primer ejercicio de jerarquización de los caminos, prefiriéndose la entrada por Arlabán antes que el complicado paso de San Adrián<sup>18</sup>.

Valgan los citados como ejemplos de lo que significó esta etapa en la que se mantenían e intentaban conservar en buen estado los caminos pero no

---

durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70. También FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Madrid: Akal, 1975, p. 68; GIMPEL, J., *La revolución industrial en la Edad Media*, Madrid, Taurus, 1982, p. 44; SAMARKIN, V. V., *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*, Madrid: Akal, 1981, pp. 39-41.

<sup>16</sup> Varios ejemplos en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 72 ss.

<sup>17</sup> Véase sobre este tema AZPIAZU ELORZA, J. A., Aspectos técnicos y legislativos referentes a carros y calzadas en Guipúzcoa a comienzos de la Edad Moderna, *Julio Barojari Omenaldia*, 2. *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 34, XXXI- 3 (octubre-diciembre 1986), pp. 641-653.

<sup>18</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, p. 65.

se concebía una política de intervención y planificación integral de la infraestructura viaria de un territorio. Ante ello, es significativo que Vidal Abarca nos señale que la política alavesa se limitó a establecer un mapa de puentes y pasos que consideraba claves o, como ya señalamos, que en el caso navarro Enciso la caracterice como respuesta a factores circunstanciales. No son diferentes las políticas vizcaína y guipuzcoana. El estudio de la documentación de estos dos casos nos revela que expresiones como «hacer» los caminos en ningún caso se emplean como sinónimos de crear caminos, sino como equivalentes al mantenimiento en buen estado de los mismos. Y que «abrir» caminos –ante la evidencia tanto de ocupaciones particulares como de su práctica desaparición por causas naturales– no era sino descubrir o liberar un antiguo paso o calzada siendo, quizá, la operación de más envergadura que llegó a realizarse en este periodo<sup>19</sup>.

### III. DE LAS REPÚBLICAS A LA REPÚBLICA

Entrando ya en la cuestión política, institucional, de quién se hacía cargo de la política caminera en los diferentes territorios, aquí el periodo viene marcado por una evolución que nos conduce, en general, de la relevancia de las instituciones locales a las territoriales, y particularmente a las diputaciones. Evolución que queda perfectamente insinuada en la documentación guipuzcoana cuando apunta a un tránsito que habría conducido desde los «caminos de las repúblicas» hasta el «camino padre» provincial.

Efectivamente, es muy significativo que, en un primer momento, la documentación utilice prácticamente en exclusiva el plural. Ello indica que, de la misma manera que las provincias se estructuran como un hermanamiento de repúblicas, entidades locales que se reunían en Juntas Generales, los caminos eran también una pluralidad, una suma; eran los caminos de esas repúblicas. Se trata de una visión todavía fragmentada y agregativa del espacio político a la que corresponde otra similar en lo que respecta a su estructura caminera.

Quizá haya que aclarar que, en este asunto, Gipuzkoa ofrece un panorama más diáfano que sus territorios vecinos, en los que ya desde el XVI aparecen síntomas que apuntaban, bien a una mayor centralidad de algunos núcleos, bien a una mayor relevancia de las instituciones propiamente territoriales, las que iban más allá de representar la reunión de entidades locales<sup>20</sup>. Tanto Vitoria como

---

<sup>19</sup> LARREA SAGARMÍNAGA, M. A., *Caminos de Vizcaya*, por ejemplo p. 69, o ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 71-72.

<sup>20</sup> Para lo que sigue, me guío de la bibliografía señalada en las notas 5 a 8. Sobre la estructura política de Gipuzkoa es imprescindible TRUCHUELO GARCÍA, S., *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.

Pamplona eran ya núcleos que se imponían como encrucijada de caminos y que representaban una centralidad en su territorio que San Sebastián solo alcanzaría siglos después. Incluso Bilbao –aunque la integración del Señorío estaba lejos de ser plena, al menos a la altura del XVI– tenía ya un peso relativo en el territorio mayor que el núcleo donostiarra. También en esa línea, no parecen casualidad ni el peso que el Consejo Real navarro tuvo desde el XVI en la política caminera ni el del diputado general en Araba. En Navarra los actores principales eran las entidades locales, pero los regimientos debían acudir al Consejo Real a pedir financiación, mientras que las Juntas Generales alavesas comisionaban a un diputado general para ir a la corte o para comprobar las obras que debían materializar las hermandades, ya desde comienzos del XVI<sup>21</sup>.

La fuerte impronta agregativa de Gipuzkoa nos permite observar con más detalle cómo pudo ser el tránsito hacia un modelo más integrado. Para ello, es útil fijarse otra vez en los términos. Un examen detallado de estos nos permite observar que, antes de que la Diputación fuese una institución consolidada, «diputación» aludía preferentemente a una misión, a una tarea. Y a pesar de que la figura del diputado se institucionaliza a mediados del XVI, el término «diputación» aparece en la documentación entendido prioritariamente como misión al menos hasta el XVII. A partir de este siglo, la reunión –ya regular– del diputado con otros agentes políticos comienza a tomar el nombre de aquella misión, institucionalizándose ya como Diputación. Desde mediados del XVIII dicha institución comenzará a absorber competencias que antes descansaban en concejos y corregidor pasando a situarse en el centro de la política provincial y a constituirse como su órgano rector. Así que, recalcamos, todavía en el XVI lo que nos encontramos es con la función de diputar –de delegar– de la que hacen uso las Juntas Generales encargando tareas concretas a los diputados, también en plural<sup>22</sup>. Pues bien, en lógica correspondencia, el protagonismo de la política caminera transitó de las Juntas Generales a la Diputación. De los más de 3.000 documentos que consultamos en su momento, las Juntas protagonizaron el 86% de las noticias relativas a caminos entre 1500 y 1600; el 65,9% en la siguiente centuria; el 55,5% en la primera mitad del XVIII y, significativamente, ya solo el 12,1% después de 1750. Al contrario, la presencia de diputados o de la Diputación en esas noticias crece continuamente: las protagonizan en el 4,4% de

<sup>21</sup> Sobre el caso alavés, véase GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., Las Juntas Generales de Álava y la financiación de la infraestructura viaria (siglos XV-XVI). En DE LAS CASAS, A., S. HUERTA y E. RABASA (eds.), *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, I, Madrid: Juan de la Herrera - CEHOPU, 1996, pp. 247-253. Sobre el navarro, la ya citada obra de GONZÁLEZ ENCISO, A., *Historia de las Vías*.

<sup>22</sup> Se desarrolla la idea con alusiones concretas a los datos que la soportan en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 90-94.

documentos en el XVI, en el 7,9% en el XVII, en el 14,2% entre 1701-1750 y, por fin, en un 30,8% después de 1750<sup>23</sup>.

La traducción de esta realidad a la concepción de la estructura caminera es bien clara. Si en el siglo XVIII, ya bajo la dirección y tutela de la Diputación, se construye un Camino Real de Coches, en los siglos anteriores, en la era del protagonismo de las repúblicas y de las Juntas Generales, la situación era bien diferente. El territorio se percibía cruzado por una multiplicidad de caminos públicos. Y aunque el derecho ofrecía una vía para su jerarquización, destacando a los que además de públicos fueran reales, estos también se conjugaban en plural. No había un solo camino real, sino tantos como repúblicas.

Concretemos esta idea. Es bien conocido que desde *Las Partidas* de Alfonso X existió un claro intento de definir qué era camino público —«los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente en tal manera que también pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran e biven en aquella tierra do son»— y que fue ganando terreno la idea de que si algunos caminos eran públicos por excelencia, estos debían ser los reales, los que merecían la protección real. Y estos eran, según el Ordenamiento de Alcalá de 1348, los «cabdales», los que —además del que va a Santiago— «van de una ciudad a otra de una villa a otra e a los mercados e a las ferias»<sup>24</sup>. Ahora bien, existían otros caminos públicos no reales, en nuestro caso los denominados «caminos públicos concejiles»; también los llamados «vecinales». Unos caminos que, por cierto, frecuentemente eran objeto de cerramiento o de otra modalidad cualquiera de apropiación que las villas denuncian frecuentemente en Juntas Generales<sup>25</sup>. Lo que nos interesa ahora destacar es que, en la situación de partida y aun en la primera mitad del XVIII, la documentación nos habla siempre en plural de «los caminos públicos de todas sus repúblicas», de «los caminos reales en las jurisdicciones de las villas de», o de que «los comisionados por Juntas han passado a reconocer los caminos de las repúblicas»<sup>26</sup>. Es decir, los caminos públicos eran múltiples; y aunque los que unían a las villas principales pudieran ya destacarse por ser reales, el dibujo distaba mucho de presentar una jerarquización precisa, y todavía más de poder definir un solo Camino Real como se hará en la segunda mitad del XVIII.

Para que se produjese un paso paulatino de una a otra situación, fue clave la estrategia de cada villa para posicionarse en el conjunto del espacio político y en la multiplicidad de flujos y tránsitos.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 89.

<sup>24</sup> Para todo esto, véase GARCÍA ORTEGA, P., *Historia de la legislación*, pp. 22 y 33-34.

<sup>25</sup> Varios ejemplos en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 38-39.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 39.

Efectivamente, por un lado, en la República de repúblicas que era el territorio guipuzcoano a comienzos del XVI había mucho que decidir en cuanto al equilibrio político, al peso de las 32 repúblicas que se sentaban en Juntas Generales. Son bien conocidas las disputas en torno a las villas de tanda, de residencia del diputado y corregidor, o las diferentes estrategias de los núcleos para incrementar su peso en Juntas Generales<sup>27</sup>. En general, y en correspondencia con la importancia de la salida al mar de la que hablaremos en el próximo punto, el peso político en la Provincia fue basculando hacia el noreste o, lo que es lo mismo, hacia las comarcas de Tolosa y San Sebastián. En particular, aunque paulatinamente, hacia esta última, seguramente beneficiada de su posición fronteriza, de las frecuentes visitas reales y de su conversión en ciudad en 1662<sup>28</sup>.

Por otro, los diferentes núcleos también intentaron ubicarse internamente convirtiéndose en puntos de absorción de los tránsitos humanos y de los flujos comerciales, aprovechando sus diferentes privilegios, la posibilidad de ofrecer un mercado, etc., de manera que estas villas no solo cubrían sus necesidades de abastecimiento, sino que fueron constituyéndose en punto de paso forzoso, e incluso animándose a recaudar imposiciones que no pocas veces fueron objeto de denuncia por parte de mercaderes o de otras villas. De una u otra manera, lograron constituirse en puntos de referencia obligada y priorizaron la atención a las vías que permitían la comunicación entre esos núcleos privilegiados. A ello contribuyeron también otras necesidades, como las propias de los caminos de postas, las impelidas por las necesidades técnicas en el transporte o por el mayor flujo de comitivas como las de los tránsitos reales. Todo ello, en fin, contribuyó a ir priorizando unos caminos sobre otros y a ir dibujando de manera paulatina-mente más nítida unos trazados más marcados<sup>29</sup>.

En resumen, el sentido de la evolución entre los siglos XVI-XVIII en el terreno de las responsabilidades políticas dibuja un tránsito desde el protagonismo de las repúblicas locales hacia la Diputación. Y, paralelamente, y sobre esta misma realidad agregativa de partida, apunta a una progresiva jerarquización que, en última instancia, estuvo lo suficientemente madura a mediados del XVIII como para que pudiera concebirse un «camino padre». Un camino padre que ya era, además, un único Camino Real de Coches, y no tanto la suma de varios caminos reales.

---

<sup>27</sup> Todo ello, con detalle, en TRUCHUELO, S., *Gipuzkoa y el poder real*.

<sup>28</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 66-70.

<sup>29</sup> Un ejemplo en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 48-62.

#### IV. DE LA UBICACIÓN EN EL MUNDO A LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

Al frisar el Quinientos una nueva realidad se abría a los diferentes territorios y actores políticos de Europa occidental, la apertura progresiva de lo que se ha dado en llamar un mundo conectado. Su proceso de formación se inició mucho antes, pero se aceleró considerablemente entre 1492 y el tornaviaje de Urdaneta en 1565. La evidencia de la esfericidad terrestre y de que el planeta se componía de tierras conectadas a través de los océanos impuso unas nuevas exigencias geopolíticas, que podemos resumir en torno al concepto de ‘ubicación’, tal y como lo ha definido Sloterdijk. Efectivamente, todos los actores se plantearon cuál debía ser su sitio en el nuevo escenario, lo cual los llevó –de manera solo aparentemente paradójica– a reterritorializarse, a autodefinirse de manera más precisa, tanto en lo que se refería a sus instituciones, como a sus fronteras y a sus relaciones con otros territorios y autoridades; a definir, en suma, quiénes formaban parte de un colectivo y en qué territorio se asentaban. Lo global, ha dicho Gruzinski, creó lo local. También obligó a estos actores a establecer estrategias para no quedar aislados, para establecer conexiones económicas y políticas con otros espacios, ya fuesen cercanos o lejanos, ya pudiese llegarse a ellos por tierra o a través de los mares. Y es que quizá la principal transformación cultural que produjo todo este proceso fue la que llevó a convertir a los mares en el centro de la geopolítica mundial. De ser espacios tenidos por inhóspitos e impropios para el ser humano, pasaron a verse como principales medios de unión en el mundo conectado, de manera que el acceso a los mismos, la generación de medios técnicos para atravesarlos, la lucha jurídica para acotar espacios marítimos de influencia y la militar para controlarlos en última instancia, se convirtieron en el nuevo «leit-motiv» de la política mundial<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Sobre la primera experiencia global, la creación de un mundo conectado o el desenclavamiento del mundo, véanse, por ejemplo, CONRAD, S., *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona: Crítica, 2017; GRUZINSKI, S., *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México: Fondo de Cultura Económica, 2010; HAUSBERGER, B., *Historia mínima de la globalización temprana*, México: El Colegio de México, 2018; LEVI, G., *Microhistoria e historia global*, *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 21-35; SALLMANN, J.-M., *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, Paris: Payot, 2011. Las reflexiones citadas de Sloterdijk y Gruzinski en SLOTERDIJK, P., *El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización*. En *¿Qué sucedió en el siglo XXI?*, Madrid: Siruela, 2018, pp. 53-62; GRUZINSKI, S., *¿Para qué sirve la historia?*, Madrid: Alianza, 2018, pp. 176 ss. Sobre el dominio de los mares y los intentos de establecimiento de espacios de influencia, véase un ejemplo en SERNA VALLEJO, M., *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a «territorio» dividido y sujeto a distintas jurisdicciones*. En TRUCHUELO, S. y E. REITANO (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 1917, pp. 27-70. En el mismo volumen en el que se encuentra este artículo hallará el lector otros ejemplos concernientes a

Si fronteras, acceso a los mares y dominio de estos eran las nuevas claves geopolíticas, podemos imaginar hasta qué punto quedaron preocupados por ello los territorios históricos de Vasconia. Pero la cuestión es ahora si esto afectó, y cómo, a la estructura caminera de los mismos.

Por lo dicho en los anteriores epígrafes ya puede deducirse que muy parcialmente. Principalmente, para que la atención de las autoridades territoriales se centrara en las villas marítimas, en el acceso a los puertos y en las entradas y salidas de los respectivos territorios. La fijación de Gipuzkoa y Bizkaia por Arlabán o San Adrián en el primer caso y por Pancorbo o por los enlaces con Araba por Urkiola o Arratia en el segundo son un buen ejemplo. No lo es menos que el Fuero Nuevo de Bizkaia de 1526 y las diferentes recopilaciones guipuzcoanas de leyes y privilegios vinculaban la política caminera con la pobreza del suelo y la consiguiente necesidad de atraer bastimentos foráneos, conectando así caminería y comercio exterior. En concreto, en las recopilaciones guipuzcoanas se afirmaba

«que por ser esta Provincia de Guipúzcoa de tanta esterilidad y aspereza que todo lo que para el sustento de la gente de ella es necesario ha de venir de acarreo de fuera parte de ella, y si para esto no se hiciesen calzadas de una villa a y lugar a otra y de otra a otra, y estos no se reparasen y sustentasen por ser muy lluviosa, sería imposible por ella andar por los muchos lodos y atolladeros que en invierno se hacen»<sup>31</sup>.

Y el texto vizcaíno añadía, concretando aún más, que «los caminos de entre los puertos y herrerías y los caminos de los puertos de mar es necesario que sean más anchos», pues ese imprescindible tráfico aumentaba la frecuencia del paso de carros y carretas cargados<sup>32</sup>.

---

la formación y consolidación de fronteras en la época. En general sobre la importancia cultural de los mares y de los viajes marítimos, SOLER, I., *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona: Acantilado, 2008. Una aplicación de todas estas ideas a los territorios de Vasconia, por ejemplo en ACHÓN INSAUSTI, J.A., La primera experiencia global; ACHÓN INSAUSTI, J. A., Relatos desenclavados, territorios conectados; IMÍZCOZ, J. M., Entre apertura y enclavamiento. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833), *Príncipe de Viana*, 261 (2015), pp. 137-175.

<sup>31</sup> En LÓPEZ DE ZANDATEGUI, C. y L. CRUZAT (recs.), *Recopilación de Leyes y Ordenanzas de la MN y ML Provincia de Guipúzcoa* (1583), ed. de Sebastián de Insausti, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1983, Título XVIII, Ley 1ª, recogiendo un privilegio de 1500. Sobre la vinculación entre política caminera y necesidad de abastecerse del exterior véanse también GOBIERNO VASCO (DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS), *La red de caminos y carreteras del País Vasco en la historia*, Bilbao: Gobierno Vasco, 1990, p. 16; LARREA, M. A., *Caminos de Vizcaya*, pp. 69-72; ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 48 ss. y 72 ss.

<sup>32</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526), ed. de Adrián Celaya, Durango: Leopoldo Zugaza ed., 1976, Título XXVII, Ley II, p. 72.

En aquellos territorios que no daban directamente al mar, la obsesión de sus principales núcleos fue la de situarse como puntos de paso obligado, de absorción de flujos circulatorios y redistribución de los mismos, y de punto de conexión entre el interior y el mar o el interior y la frontera con Francia. En suma, como cruce de caminos. Es el caso de Vitoria y Pamplona. Ya señalamos anteriormente que, más allá de esta intención, puentes, pasos y otros elementos puntuales eran los centros de atención casi exclusiva de la política caminera.

En suma, la necesidad de ubicarse en el mundo obligado, en esta primera etapa, a fijar la atención en las entradas y salidas de los territorios y en algunos puntos claves de conexión. Los territorios parecían mirarse a sí mismos desde fuera y, por ello, es obligado preguntarse, siquiera brevemente, por la realidad de esas conexiones. No nos referimos, obviamente, a los espacios con los que los vascos de la época lograron establecer flujos regulares –las ciudades de la meseta castellana, las andaluzas, los puertos y pesquerías del norte de Europa o los de América– tema muy conocido y tratado, sino a cómo se materializaba en nuestro caso aquella clásica aseveración de Braudel según la cual en esta época «el espacio devoró el tiempo y los esfuerzos del hombre»<sup>33</sup>. La frase del gran historiador francés no solo delata la impresión que del conjunto podía tenerse en el siglo XX, sino también una sensación que sí era propia de la época, la de la necesidad de acelerar las comunicaciones, de disminuir los tiempos y estrechar los espacios.

En el caso de los territorios de la Monarquía Católica las impresiones generales parecen ser las que se quejan de la lentitud de algunas comunicaciones, particularmente las referidas a los correos. Valga como gráfico ejemplo el del italiano que deseaba que la muerte le llegase en correo desde España<sup>34</sup>. Y ello a pesar de los progresos realizados en el sistema de postas. Así, se afirmaba a mediados del XVII que «no hay en el mundo donde las postas estén mejor montadas que en España y donde se corra menos»<sup>35</sup>. Un sistema que en 1608, y en lo que se refiere a nuestros territorios, contaba con treinta postas de Madrid a Bilbao; dieciséis de Madrid a Burgos y nada menos que veintiuna entre Burgos e Irún; cuatro entre Bayona e Irún y cinco entre Bayona y Pamplona<sup>36</sup>. Los correos

---

<sup>33</sup> Afirmación de Fernand Braudel tomada de GERHARD, D., *La Vieja Europa. Factores de continuidad en la historia europea (1000-1800)*, Madrid: Alianza, 1991, p. 76.

<sup>34</sup> En BRIGGS, A. y P. BURKE, *De Gutenberg a Internet. Una historia social de los medios de comunicación*, Madrid: Taurus, 2002, p. 28.

<sup>35</sup> En URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos de España*, Madrid: Colegio de Caminos, Canales y Puertos, I, pp. 188-189.

<sup>36</sup> Sobre esto y la organización de la infraestructura en las postas (caballos de refresco, personal...) ACHÓN, J. A., *Historia de las Vías*, p. 63.



fueron primero un asunto esencialmente fomentado desde la corte, con vistas sobre todo a que misivas y noticias urgentes llegasen con la máxima celeridad<sup>37</sup>, aunque el sistema se generalizó sobre todo desde 1580. Ahora bien, esto hace relación a un tipo de comunicaciones. ¿Cuál era la realidad de los viajes más cotidianos, los que tenían que realizar individuos con sus propios medios?

Tomemos para ilustrarlo el caso de un ilustre viajero como el cronista guipuzcoano Esteban de Garibay. Por los datos que él mismo nos proporciona sabemos que desde su villa natal de Mondragón era capaz de llegar en un solo día a Bilbao o a Vitoria; que desde ese mismo punto de partida tardaba entre nueve o diez días en llegar a Madrid, y otros tantos desde la corte a Sevilla. Si nos fijamos en los viajes hacia el exterior, cuando fue a Amberes a imprimir su *Compendio Historial* el viaje le ocupó 40 días, pero de los cuales únicamente 25 fueron estrictamente de viaje, dedicando el resto a estancias en diversas ciudades y por diferentes motivos. De esos 25 días, siete viajó en una nao entre Portu-galete y Nantes, y el resto los empleó en viajar por tierra, parece que en muchas ocasiones siguiendo los caminos de postas<sup>38</sup>. Este podría ser, tentativamente, el coste de tiempo de los desplazamientos individuales. Un coste que no variaría mucho hasta el siglo XIX.

Volviendo a la idea general que mantenemos en este capítulo, destaquemos que, si bien en el Quinientos y en el Seiscientos se dio, esencialmente, prioridad a las conexiones externas, no será ya igual a partir del XVIII. Evidentemente, continuará la necesidad de ubicarse en el comercio y en la política mundial, pero ahora veremos convivir esa obligación con otra que se impuso como novedad, la de estructurar internamente los espacios.

Ello afectó a nuestros territorios y a la propia Monarquía hispánica. Y lo hizo porque a la altura del XVIII era evidente que esta había perdido su posición dominante en los mares y que su modelo colonial resultaba notoriamente más ineficaz que el de otras potencias, lo cual llevó a centrar la atención sobre la consolidación de un mercado interno. Ese cuestionamiento de modelos anteriores condujo tanto a ensalzar la figura del comerciante –menospreciado en una sociedad de hidalgos con aspiraciones nobiliarias, pero convertido ahora en ciudadano útil– como a comparaciones con las políticas de otras monarquías y repúblicas, particularmente Francia, Inglaterra y Holanda.

---

<sup>37</sup> En sus intenciones iniciales, parece que la idea era que en invierno se tardase cuatro días en llegar de Irún a Bruselas, y en verano, catorce de Toledo a Bruselas (URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos*, I, pp. 183 ss.).

<sup>38</sup> Datos obtenidos de GARIBAY, E. de, *Los siete libros de la progenie y parentela de los hijos de Estevan de Garibay* (c. 1594), ed. de J. A. Achón Insausti, Arrasate: Ayuntamiento, 2000, libro III, pp. 285-341. Pueden contextualizarse y compararse con BRAUDEL, F., *Civilización*, I, pp. 361 ss.

En lo que a este artículo interesa, es notable que en el primer caso, el francés, la comparación puso un punto de atención especial en la estructura caminera. Una estructura considerada modélica por su configuración radial y por la manera en la que así engarzaba todo el territorio a partir de un referente central. El resultado: una franca mejora de la comunicación política y de la estructuración de un mercado interior. Por cierto, también para entonces se había comprendido hasta qué punto una deficiente red de caminos y la consecuente inadecuación de los transportes encarecía el coste final de los productos<sup>39</sup>.

El ejemplo cundió en territorio hispano. También porque la propia concepción del espacio había cambiado. Del espacio medieval y altomoderno concebido como discontinuo, como sucesión de enclaves habitados o como suma de microespacios, en el XVIII se fue imponiendo una visión del mismo como «res extensa», como un todo homogéneo que podía ser racionalmente planificado, organizado y dominado. Y es entonces cuando surge una idea de España como una y homogénea, cuando la corte pasa de ser la cabeza de un cuerpo a centro de un territorio y cuando este deja de verse como una suma de espacios discontinuos y diferentes y se aspira a transformarlo en un todo uniforme. Es también entonces cuando se concibe una política caminera radial para unir Madrid con los extremos de ese espacio. Así, en 1749 se crea la Superintendencia de Caminos; en 1760, el *Proyecto Económico* de Ward apuesta ya por esa estructura radial; y en 1761, el Real Decreto y Reglamento de Carlos III apunta a construir «caminos rectos y sólidos», comenzando «por los principales desde la Corte a las Provincias»<sup>40</sup>. Solo a modo de ejemplo, el citado Ward afirmaba que

«necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la Raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la de Perpiñán; y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales [...] después se necesitan diferentes caminos de travesía de unas ciudades a otras»<sup>41</sup>.

<sup>39</sup> Véase NOVO LÓPEZ, P. A., La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril, *Historia Contemporánea*, 10 (1993), pp. 199-236.

<sup>40</sup> Sobre lo dicho en este párrafo, pueden verse MADRAZO MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid: Turner, 1984; RINGROSE, D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, 1982; VALLADARES RAMÍREZ, R. J., Las obras públicas bajo Carlos III: el sistema radial de carreteras. En *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*. Actas, Madrid: Universidad Complutense, 1988, II, pp. 351-362; WARD, B., *Proyecto Económico (1762)*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982. Sobre el decreto de Carlos III, VIDAL-ABARCA, J., Historia de los caminos, p. 10 y REGUERA RODRÍGUEZ, A. T., *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios políticos y conflictos en la España de la Ilustración*, León: Universidad, 1993, p. 60. Sobre la concepción del espacio es interesante la obra de Reguera Rodríguez y, para compararla con la concepción previa, véanse HESPANHA, A. M., El espacio político, y SOLER, I., *El nudo y la esfera*, pp. 85 ss.

<sup>41</sup> WARD, B., *Proyecto Económico*, p. 76.

Un poco antes, en 1755, Fernández de Mesa decía que «es una Monarquía sin cómodos caminos una nave sin remos, un ave sin alas y un cuerpo paralítico en que no puede correr como conviene el jugo del gobierno y la economía»<sup>42</sup>.

Y los territorios de Vasconia no fueron ajenos a estas reflexiones. Sin entrar en detalles de sobra conocidos recalquemos que los escritos de la Bascongada son un perfecto ejemplo, tanto de la reconsideración acerca del comercio y de la figura del comerciante –tan importante como la del noble para la felicidad de la patria<sup>43</sup>–, como de la necesidad de cuidar la política caminera. Baste con recordar cómo el *Ensayo* de 1766 conecta construcción de caminos y tránsito comercial para «levantar un trono a la felicidad pública», pues los caminos

«son el medio con que se abre la comunicación y correspondencia de las gentes más apartadas. Ellos facilitan de un pueblo y de un país a otro el transporte de quanto necesitan para mantener la vida y agenciarse la propia felicidad. Ellos haciendo abundante en géneros el país más estéril equivocan por la conveniencia de precios los frutos ajenos con los propios. Ellos aseguran de riesgos a los caminantes y les endulzan de modo las penalidades del viage que se emprende muchas veces por gusto, lo que sin buenos caminos no se hiciera sino por necesidad y como por pensión. Ellos por la comunicación de las gentes civilizan los países más incultos y ellos en fin acercan y juntan (digámoslo así) en un punto de vista las maravillas del Arte sembradas por la inmensa faz de la tierra»<sup>44</sup>.

Y es aquí donde cerramos el círculo que habíamos abierto en el primer capítulo. Los cambios aludidos en el párrafo anterior y la nueva atención dirigida a la integración de espacios internos, volcaron la atención de la política caminera de nuestros territorios hacia la construcción de unas líneas fijas y continuas de comunicación que agilizaran los tránsitos, sí, pero que también estructuraran –política y económicamente– el interior de dichos territorios. La embrionaria jerarquización interna apuntada por algunas villas, el triunfo del tránsito por el fondo de los valles y el progresivo fortalecimiento de las instituciones territoriales prepararon ese momento. Y todo ello explica que se afrontase la costosa y novedosa operación de construir un camino de nueva planta, un camino estructurador del conjunto del territorio, un «camino padre».

---

<sup>42</sup> Cit. en GARCÍA ORTEGA, P., *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, p. 45.

<sup>43</sup> *Ensayo de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Año 1776*, San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1985, pp. 206 ss.

<sup>44</sup> *Ensayo de la Sociedad Bascongada*, p. 312. Sobre el tema, ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 107 ss.

## V. EPÍLOGO

La experiencia de construcción del Camino Real de Coches fue dura, pues estuvo sembrada de una ingente cantidad de obstáculos y coyunturas adversas. Escasez de medios financieros, endeudamiento económico, retrasos en la construcción y problemas semejantes se presentaron en medio de períodos de crisis y conflictos bélicos, con el consiguiente aumento de la precariedad y de la inseguridad. Con otro peligro añadido, pues los nuevos caminos quedaban resaltados en el mapa y el aumento del tránsito los convertía en un escenario idóneo para la actuación de bandoleros y ejércitos<sup>45</sup>.

En 1834, el diputado del partido de San Sebastián don José María Soroa y Soroa, en el contexto de una argumentación que defendía la mejora de las conexiones con Navarra por Alsasua, afirmaba las ventajas que se derivarían de ello

«si [...] se establecen por esta carretera las máquinas locomotoras o de vapor. No diremos que desde San Sebastián a Madrid se construyan caminos de fierro, porque su enorme coste los hace impracticables; y ni creemos que a pesar de la llanura de nuestro camino de Yrún a Somosierra sea tan anivelado cual requiere el sistema de correr los carros de vapor por camino de fierro. Mas tampoco es imaginaria la esperanza de que puedan establecer los carruages de vapor que acaban de inventarse en Ynglaterra para correr los caminos comunes, aun cuando estos tengan algunas declinaciones, mayores sin duda que la nuestra de Segura y Monasterio, según las felices experiencias que se han hecho. Con estas nuevas máquinas se corre en caminos comunes casi con la misma velocidad que por caminos de fierro, y no puede dudarse que se adoptarán por la doble ventaja de evitar el inmenso e insoportable gasto de los caminos de fierro, limitada sólo al de la construcción de carros de vapor»<sup>46</sup>.

Los carros de vapor y caminos de fierro con los que soñaba el diputado donostiarra eran sin duda el anuncio de nuevos tiempos, de una nueva era en la historia de las comunicaciones. Antes de adentrarse en ella, los habitantes de los territorios de Vasconia habían interiorizado, durante los tres últimos siglos, varias lecciones que los prepararon para entrar en la contemporaneidad. Especialmente aprendieron que ubicarse en un mundo más amplio obligaba a aprehender más intensamente el espacio propio, a definirlo, a considerarlo objeto de dominio y campo para la acción humana. Así, a la vez que intensificaban el sentimiento de pertenencia al cada vez más tenido por «su» territorio –un

---

<sup>45</sup> El estudio de un caso concreto en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, por ejemplo pp. 167 ss., 172 ss., 211 ss. y 227 ss.; ASTIAZARAIN, M. I., *La construcción*, pp. 153-155.

<sup>46</sup> Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO) JD IM 2-6-12.

sentimiento en el que se imbricaban con fuerza orgullo identitario y conciencia de posesión–, lo estructuraron internamente. Primero de una manera ciertamente espontánea, convirtiendo algunos núcleos en puntos relevantes de un mapa. Después de una manera planificada y concienzuda, a partir del XVIII. En esta última etapa, la construcción de una estructura caminera de nueva planta se reveló como la pieza maestra del proyecto de integración y jerarquización del territorio, junto con la relevancia adquirida por las diputaciones. La mejora de los caminos promovía un entendimiento integral del territorio provincial y una comunicación –política y económica– rápida y efectiva. Incluso abría las mentalidades a una nueva demanda de mejoras que aminorasen los tiempos y acortasen las distancias. Entonces, a comienzos del XIX, los territorios de Vasconia estuvieron listos para aceptar una nueva era de adelantos tecnológicos impensables unos pocos años antes.

## VI. BIBLIOGRAFÍA

ACHÓN INSAUSTI, José Ángel, *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. II. Edad Moderna (1500-1833)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1988.

- Construcción de infraestructuras viarias y percepción del espacio político en Gipuzkoa (1500-1833), *Mundaiz*, 55 (enero-junio 1998), pp. 57-65.

- Comunicarse hace 500 años: actores sociales y estrategias comunicativas en el siglo XVI. En ACHÓN INSAUSTI, José Ángel, Leyre ARRIETA y José María IMÍZCOZ (eds.), *Antes y después de los mass media. Actores y estrategias comunicativas*, Madrid: Dykinson, 2016, pp. 43-65.

- «Suelo de España». Territorialidad y construcción de espacios políticos en los siglos XV-XVI. En PARDOS, Julio A. et alii (eds.), *Historia en Fragmentos. Estudios en homenaje a Pablo Fernández Albaladejo*, Madrid: UAM Ediciones, 2017, pp. 127-135.

- La primera experiencia global, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LXXIV, 1-2 (2018), pp. 191-2015.

- Relatos desenclavados, territorios conectados. La primera experiencia global y la construcción del discurso foral. En ACHÓN INSAUSTI, José Ángel y José María IMÍZCOZ (eds.), *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Sílex, 2019, pp. 227-290.

ARAGÓN RUANO, Álvaro, «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a avido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70.

- ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel, *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.
- AZPIAZU ELORZA, José Antonio, Aspectos técnicos y legislativos referentes a carros y calzadas en Guipúzcoa a comienzos de la Edad Moderna. En *Julio Barojari Omenaldia*, 2. *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 34, XXXI-3 (octubre-diciembre 1986), pp. 641-653.
- BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII*. Traducido por Isabel Pérez-Villanueva Tovar, Madrid: Alianza, 1984, 3 vols.
- BRIGGS, Asa y Peter BURKE, *De Gutenberg a Internet. Una historia social de los medios de comunicación*, Madrid: Taurus, 2002.
- CONRAD, Sebastián, *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona: Crítica, 2017.
- DE FRUTOS GARCÍA, María Ascensión, Los inicios camineros en Navarra, *Príncipe de Viana*, 15, Anejo (1993), pp. 111-118.
- Ensayo de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Año 1776*, San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1985 (ed. facsímil de la ed. de Vitoria: Tomás de Robles, 1768).
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Madrid: Akal, 1975.
- FERNÁNDEZ DE MESA Y MORENO, Tomás Manuel, *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas*, Valencia: Joseph Thomàs Lucas 1755.
- Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526), ed. de Adrián Celaya, Durango: Leopoldo Zugaza ed., 1976.
- GARCÍA ORTEGA, Pedro, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982.
- GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban de, *Los siete libros de la progenie y parentela de los hijos de Estevan de Garibay* (c. 1594), ed. de José Angel Achón Insausti, Arrasate: Ayuntamiento, 2000.
- GERHARD, Dietrich, *La Vieja Europa. Factores de continuidad en la historia europea (1000-1800)*, Madrid: Alianza, 1991.
- GIMPEL, Jean, *La revolución industrial en la Edad Media*, Madrid: Taurus, 1982.
- GOBIERNO VASCO (DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS), *La red de caminos y carreteras del País Vasco en la historia*, Bilbao: Gobierno Vasco, 1990.

- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y Valentín VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia de las Vías de Comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopistas de Navarra, 1993.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César, Las Juntas Generales de Álava y la financiación de la infraestructura viaria (siglos XV-XVI). En DE LAS CASAS, Antonio, Santiago HUERTA y Enrique RABASA, Enrique (eds.), *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid: I. Juan de la Herrera - CEHOPU, 1996, pp. 247-253.
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- *¿Para qué sirve la historia?*, Madrid: Alianza, 2018.
- HAUSBERGER, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, México: El Colegio de México, 2018.
- HESPANHA, Antonio Manuel, El espacio político. En *La gracia del derecho. Economía de la Cultura en la Edad Moderna*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993, pp. 17-60.
- IMÍZCOZ, José María, Entre apertura y enclavamiento. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833), *Príncipe de Viana*, 261 (2015), pp. 137-175.
- LARREA SAGARMÍNAGA, María Ángeles, *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974.
- LEVI, Giovanni, Microhistoria e historia global, *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 21-35.
- LÓPEZ DE ZANDATEGUI, Cristóbal y Luis CRUZAT (recs.), *Recopilación de Leyes y Ordenanzas de la MN y ML Provincia de Guipúzcoa (1583)*, ed. de Sebastián de Insausti, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1983.
- LOWE, Donald M., *Historia de la percepción burguesa*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- MADRAZO MADRAZO, Santos, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid: Turner, 1984.
- MENÉNDEZ PIDAL, Ramón, *Los caminos en la historia de España*, Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951.
- MORELL OCAÑA, Luis, En torno a la proyección histórica de las ciencias sobre el espacio, *Ciudad y Territorio*, 14 (1971), pp. 6-14.
- NOVO LÓPEZ, Pedro A., La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril, *Historia Contemporánea*, 10 (1993), pp. 199-236.

- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T., *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León: Universidad, 1993.
- RINGROSE, David R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, 1982.
- SALLMANN, Jean-Michel, *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, París: Payot, 2011.
- SAMARKIN, V.V., *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*, Madrid: Taurus, 1981.
- SANTOYO, Julio-César, Un camino insólito: el túnel de San Adrián, *Historia y Vida*, X, 108 (marzo 1977), pp. 81-86.
- SERNA VALLEJO, Margarita, El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a «territorio» dividido y sujeto a distintas jurisdicciones. En TRUCHUELO, Susana y Emir REITANO (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 1917, pp. 27-70. Recuperado de <http://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/85>.
- SLOTEDIJK, Peter, El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización. En *¿Qué sucedió en el siglo XX?*, Madrid: Siruela, 2018, pp. 53-62.
- SOLER, Isabel, *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona: Acanalado, 2008.
- TRUCHUELO GARCÍA, Susana, *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio, *Historia de los caminos de España*, Madrid: Colegio de Caminos, Canales y Puertos, 1990, 2 vols.
- URZAINQUI MIQUELEIZ, Asunción, *Comunidades de montes en Guipúzcoa: las parzonerías*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1990.
- VALLADARES RAMÍREZ, Rafael, Las obras públicas bajo Carlos III: el sistema radial de carreteras. En *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo. Actas*, Madrid: Universidad Complutense, 1988, II, pp. 351-362.
- VIDAL ABARCA, Juan, Historia de los caminos de Álava. Arabako bideen historia. En *Actas de las Juntas Generales de Álava*, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994, VI, pp. VII-CXCIX.
- WARD, Bernardo, *Proyecto Económico (1762)*, ed. de J.C. Castellano, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982.



**LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS CAMINOS  
EN LOS ORDENAMIENTOS HISTÓRICOS  
VASCOS (SIGLOS XIII-XIX)**

Bideen erregulazio juridikoa Baskoniako ordenamendu historikoetan  
(XIII-XIX mendeak)

The legal regulation of roads in the historical legal systems of Vasconia  
(13th-19th centuries)

**M<sup>a</sup>. Rosa AYERBE IRIBAR**

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 22 de marzo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 19 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 20 de septiembre de 2021

El presente estudio analiza el origen y desarrollo de la legislación que reguló los caminos de los tres territorios vascos de la Vasconia peninsular (Álava, Guipúzcoa y Vizcaya), tanto en materia de seguridad como de asentamiento de la infraestructura caminera de los mismos (apertura, mantenimiento, limpieza, responsabilidad de su gestión, etc.) desde el siglo XIII hasta la pérdida foral de 1876. Cómo la influencia del Derecho castellano en sus primeros tiempos, especialmente en materia de seguridad, fue dando paso a un desarrollo normativo propio, impulsado por sus juntas territoriales y los propios municipios, de forma similar y paralela, hasta institucionalizar la gestión, con gran madurez, a lo largo del siglo XIX.

Palabras clave: Caminos, Calzadas, Puentes, Pontones, Fueros, Álava, Guipúzcoa, Vizcaya.



Baskonia penintsularreko hiru euskal lurraldeetako –Araba, Gipuzkoa eta Bizkaiko– bideak arautu zituen legeriaren jatorria eta garapena aztertzen ditu azterlan honek, hala segurtasunari dagokionez, nola haietako bide-azpiegituren kokapenari dagokionez (irekiera, mantentze-lanak, garbiketa, kudeatzeko ardurara, etab.), XIII. mendetik foruak 1876. urtean galdu ziren arte. Nola Gaztelako zuzenbidearen hasierako eraginak pixkanaka tokia utzi zion berezko arau-garapenari, lurralde-batzarrek eta udalerriek beraiek bultzatuta, era antzeko eta paralelo batez, harik eta, kudeaketa, heldutasun handiz, XIX. mendean zehar instituzionalizatu zen arte.

Gako-hitzak: Bideak, Galtzadak, Zubiak, Pontoiak, Foruak, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia.



This study analyses the origin and development of the legislation that regulated the roads of the three Basque territories of Spanish Vasconia (Araba, Gipuzkoa and Bizkaia), both in terms of security and the establishment of their road infrastructure (opening, maintenance, cleaning, responsibility for their management, etc.) from the 13th century until the loss of the fueros in 1876. How the influence of Castilian Law in its early days, especially in matters of security, gave way to their own regulatory development, promoted by their territorial councils and the municipalities themselves in a similar and parallel way, until the institutionalisation of the fully matured systems of management throughout the nineteenth century.

Keywords: Roads, Paved roads Bridges, Pontoons, Foral systems, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia.

## SUMARIO

I. GENERALIDADES. 1.1. La normativa castellana en la conformación de la normativa vasca. 1.2. Influencia vasca en la normativa general del reino. II. NORMATIVA VASCA. 2.1. La seguridad vial. 2.1.1. En fueros locales y Cuadernos de Hermandad. 2.1.2. En los otros textos forales. 2.2. La apertura, conservación y mantenimiento de los caminos en los textos jurídicos vascos. 2.2.1. Vizcaya. 2.2.2. Guipúzcoa. 2.2.3. Álava. III. LA REGULACIÓN EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES. IV. LA REGULACIÓN DE LAS JUNTAS, REGIMIENTOS Y DIPUTACIONES EN ÉPOCA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA. 4.1. Álava. 4.2. Guipúzcoa. 4.3. Vizcaya. V. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CARRETERAS EN LOS TERRITORIOS VASCOS EN EL SIGLO XIX.

### I. GENERALIDADES

En la Edad Media en la Vasconia peninsular, al igual que en el resto de la península, la concepción del espacio no fue global, sino limitada a cada entidad política. Cada una de ellas se preocupó de organizar su territorio y de mejorar las redes interiores, atendiendo poco a las comunicaciones entre sus vecinos. A medida que nos alejamos de ella y avanzamos hacia la modernidad el interés por abrir o mejorar, según el caso, las vías de comunicación hacia las otras Comunidades será evidente, se emplearán en ello gran parte de sus recursos (siempre escasos) y salpicará continuamente los registros de sus instituciones de gobierno, las cuales regularán la seguridad de los viandantes y la conservación y mantenimiento de sus caminos.

#### 1.1. La normativa castellana en la conformación de la normativa vasca

Pero hemos de señalar que los tres territorios vascos, integrados en el siglo XIII plenamente en la Corona de Castilla, iniciarán su regulación al amparo de la propia normativa castellana.

Así, las *Partidas* de Alfonso X ya recogieron el dominio público de plazas, caminos y otros bienes «del común del pueblo», prohibiendo la adquisición

de su dominio por prescripción<sup>1</sup>. Y fue el mismo Alfonso X quien inició la serie de leyes de Cortes que a lo largo de los siglos fueron sucediéndose regulando el tema de caminos.

Se inició la misma con las Cortes de Zamora de 1274 convocadas por él para resolver el problema de la aplicación del *Fuero Real* en el reino, en cuyo punto 45 reservaron como casos de Corte, porque «son las cosas que fueron siempre usadas de librar en Corte del Rey: muerte segura, muger forzada, tregua quebrantada, salvo quebrantado, casa quemada, camino quebrantado, traición, aleve, riepto». El delito cometido en camino se convertía así en delito especialmente grave, cuya determinación se reservaba al Rey y a sus jueces.

A partir de entonces las sucesivas Cortes irán regulando la seguridad de los viandantes, so pena de muerte, responsabilizando a los alcaldes ordinarios o de hermandad de la falta de persecución y castigo a los delincuentes.

Alfonso XI (1311-1350) extendió la responsabilidad de perseguir a los malhechores a las justicias y a los concejos<sup>2</sup>, y protegió especialmente los caminos carreteros o principales del reino (lo que conoceremos más tarde como «caminos reales») por ley aprobada en las Cortes de Alcalá en 1348 al decir que:

«los caminos cabdales, el uno que va a Santiago e los otros que van de una çibdad a otra e de una villa a otra, e a los mercados e a las ferias, sean guardados e aparados que ninguno non faga en ellos fuerça nin tuerto nin rrobo. Et el que lo feziera, peche seysçientos maravedís d'esta moneda al Rey»<sup>3</sup>.

Esta disposición pasará íntegramente a la *Nueva Recopilación* de 1567, con la única diferencia de que los seiscientos maravedís se convertirán en seis mil.

Los años de inseguridad del reinado de Pedro I se reflejaron también en la falta de seguridad de los caminos. Y fue este Rey quien introdujo la vía del «apellido» en la persecución de los delincuentes y salteadores de caminos, de tan larga tradición en nuestro territorio, al acordar en las Cortes de Valladolid de 1351 que:

«si la muerte o el rrobo o el maleficio acaesçiere en camino o en otro lugar yermo, que el querelloso venga a la primera çibdat o villa o llugar que más çerca fuer ende, o al llugar do entendiere que más aina puede ser acorrido, e que dé y

---

<sup>1</sup> *Partidas* III, título XIX, ley 7. Edición facsímil hecha por el Boletín Oficial del Estado de la imprenta en Salamanca por Andrea de Portonaris en 1555.

<sup>2</sup> Cortes de Valladolid (1325, Alfonso XI), punto 30. Edición de la Real Academia de la Historia.

<sup>3</sup> Cortes de Alcalá de Henares (1348, Alfonso XI, corregido por Pedro I en 1351), título XXXII, ley 49 (pasará a conformar el capítulo CXXII de la modificación de Pedro I) que «fabla de los caminos cabdales».

la querella al alcalde o a los alcalles o a los offiçiales e meryno o alguazil o juez o otro que tenga y offiçio de la justiçia, et a otros qualesquier que y fallaren. Et que estos offiçiales o qualquier d'ellos, o los otros qualesquier a que ffuere dada la querella, que fagan repicar la campana e que ssalgan luego a voz de apellido et que vayan en pos de los malhechores por do quier que fueren. E commo rrepicaren en aquel llugar, que lo ynbien ffazer saber a los otros llugares denderredor para que fagan rrepicar las campanas e ssalgan [a] aquel apellido, et todos los de aquellos llugares do fuere enbiado dezir o oieren el rrepicar de aquel llugar do ffuere dada la querella o de otro qualquier que rrepicaren o oieren e sopieren el apellido o la muerte, que sean tenudos de rrepicar e ssallir todos e yr en pos de los malhechores e de los sseguir ffasta que los tomen o los ençierren. [...] Et si fuere la querella de robo o de furto e los tomaren con ello, e fuere y merino mio o otro offiçial de qualquier villa o llugar que se y acaesçiere, cunpla luego en ellos justiçia. Et si los non fallaren con el robo o con el furto [e] ovieren fechos otros maleficios de muerte o de fuerça o otra malfetría, que los prendan e los lieven presos a aquel llugar en cuya juridizión fue fecho el maleficio por que los offiçiales dende cunplan e fagan d'ellos commo fallaren por fuero e por derecho [...]»<sup>4</sup>.

Idéntico acuerdo se tomó por Juan I en las Cortes de Segovia de 1386<sup>5</sup>.

Su hermano y sucesor Enrique II, por su parte, aseguró en las Cortes de Medina del Campo de 1370 la persecución de los malhechores y la seguridad de los caminos instando a las comarcas y pueblos del reino a formar hermandades para que «cada la comarca fuese guardada de rrobos e de fuerças e de males, e los caminos se andudiesen seguros»<sup>6</sup>.

Su nieto Enrique III (1379-140), en *De poenis*, c. 15, penalizó en cierre de caminos y «carreras» o calles por donde pasaban las carretas con mantenimientos y mercaderías<sup>7</sup>. Y Juan II, su hijo, mandó en 1435 que los «rrobadores de caminos» y otros delincuentes fuesen remitidos a las villas y lugares en los que hubiesen cometido sus delitos para aplicar en ellos justicia<sup>8</sup>.

Pero fueron los Reyes Católicos quienes más interés mostraron por el buen estado y mantenimiento de los caminos. Por ello, en las Cortes de Toledo de 1480, deseando «remediar con tiempo las cosas que ouieren menester remedio», y conocer cómo eran administrados, por estar sus súbditos dispersos en muchas tierras y provincias «de diuersas qualidades y condiciones», a petición

<sup>4</sup> Cortes de Valladolid (1351, Pedro I), petición 1.

<sup>5</sup> Cortes de Segovia (1386, Juan I), petición 2.

<sup>6</sup> Cortes de Medina del Campo (1370, Enrique II), peticiones 1 y 8.

<sup>7</sup> Se recogerá en el libro VIII, título XXVI, ley 5 de *la Nueva Recopilación de Leyes de España*, y en la *Novísima* (libro VII, título XXXV, ley 1).

<sup>8</sup> Cortes de Madrid (1435, Juan II), petición 10.

de las Cortes acordaron nombrar cada año «personas discretas y de buenas conciencias» por «veedores» para visitarlas y ver, entre otras cosas, «cómo están reparadas las puentes e pontones e calzadas en los lugares donde son menester» (petición 60).

En 1497 ordenaron, asimismo, que los concejos abrieran los caminos y carriles a su costa para el libre paso de carros y carretas «por manera que sean de anchor que devan para que buenamente puedan passar y ir y venir por los caminos», y no permitiesen que los mismos fuesen «cerrados, ni arados ni dañados ni ensangostados»<sup>9</sup>.

Consolidada así la base de la legislación castellana, y consagrada en la *Nueva Recopilación* de 1567<sup>10</sup>, y posteriormente en la *Novísima* de 1805 (el tít. XXXV *De los caminos y puentes*, del Libro VII «De los pueblos y de su gobierno civil, económico y político», se dedica enteramente a esta materia), a partir del siglo XVIII se irán completando las medidas que asegurasen el libre tránsito de puentes y caminos poniendo en manos del Corregidor su inspección y vigilancia<sup>11</sup>, la creación de una Superintendencia de caminos y posadas<sup>12</sup> y, especialmente, la regulación de la conservación de los caminos generales del reino con las reglas aprobadas en 1772.

## 1.2. Influencia vasca en la normativa general del reino

En la creación del derecho general del reino las Provincias vascas ejercieron en ocasiones un importante papel, debido a su capacidad de observación y a su buen hacer en materia de caminos. El ejemplo más patente es el de las propias reglas aprobadas por Carlos III en 1772.

---

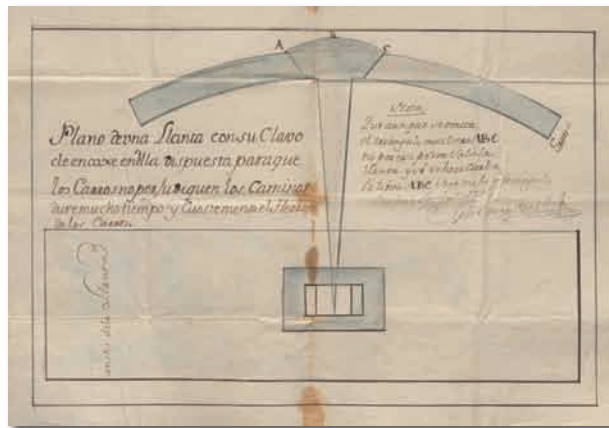
<sup>9</sup> Fue confirmado en Medina del Campo por D<sup>a</sup>. Juana y Don Carlos en 1516, en Aranda de Duero en 1517, en Toledo en 1526 y en Valladolid en 1533. Pasó a conformar la ley 1, título XIX, libro VI de la *Nueva Recopilación* de 1567. Pasará a la *Novísima* en su ley 2, título XXV, libro VII.

<sup>10</sup> El tema de los caminos y caminantes no está recogido en un único Libro, sino en varios. Así: La pena de los que cierran las calles y caminos que van de unos lugares a otros se halla en libro 8, título 26, ley 5; la pena de los que araren o ensangostaren en libro VI, título XIX, ley 1; la especial protección al Camino de Santiago en libro VIII, título XII, ley 1; sobre los robos en caminos en libro VIII, título XII, leyes 1 y 2; y sobre los carriles y carreteros en libro VI, título XIX y leyes 1, 2, 3, 4 y 7.

<sup>11</sup> Ley 5, título XXV, libro VII. Por Ordenanza de Fernando VI de 1749 (capítulos 18, 29 y 31) e Instrucción de Carlos III de 1788 a los Corregidores (capítulos 51 a 53). Se les encomendó que vigilasen para que estuviesen los caminos corrientes y seguros, y señalados con pilares altos de piedra para tiempo de nieves.

<sup>12</sup> Carlos IV, 1794. Ley 8, título XXXV, libro VII de la *Novísima Recopilación*.

Así, el 24 de enero de 1771 Don Joseph Santos Calderón<sup>13</sup>, director del nuevo camino que, a expensas del Señorío de Vizcaya, villa de Bilbao y su Consulado, se construía hacia Burgos, escribió a Don Manuel de Salcedo<sup>14</sup>, responsable máximo del mismo, diciéndole que, tras examinar los caminos y lugares del Señorío y de las montañas de Burgos, Asturias y Galicia, había observado que el herraje que «comunmente estilan los carros de los citados países» perjudicaba los caminos y calzadas en tanto extremo que, de no remediarse, sería imposible mantenerlos, pues para ello era preciso que «se observe herrar las ruedas que hayan de transitar por ellos con llanta y clavo», según modelo que le remitía<sup>15</sup>, lo que beneficiaría a los caminos «y a los mismos carreteros y su ganado».



Decía que en Inglaterra, «donde los caminos regularmente no son más que de un cascajo menudo tendido sobre la superficie de la tierra, con su ancho, altura y lomo proporcionado», experimentando el mismo daño «propusieron premiar y alibiar a las contribuciones de los carros a proporción de la anchura que tubiesen las llantas de las ruedas», y con ello se consiguió que la mayoría de los carros del reino tuviesen al día 3, «de modo que toda la superficie convexa de

<sup>13</sup> Don Joseph era presbítero, había sido teniente coronel de los reales ejércitos e ingeniero en 2º, y regidor perpetuo de Medina del Campo, y era director del nuevo camino que construía Vizcaya hacia Burgos.

<sup>14</sup> Don Manuel de Salcedo era capitán de infantería agregado a la plaza de San Sebastián, único apoderado por las tres comunidades (Señorío de Vizcaya, villa y Consulado de Bilbao) para el gobierno y dirección del nuevo camino carretil que Vizcaya construía hacia Castilla.

<sup>15</sup> El dibujo se halla en (Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra(en adelante AGG-GAO) JDIM 2/6/23.

la rueda está cubierta con tres cintas o fajas de fierro, que exceden de 8 pulgadas nuestras», con lo que el paso de los carros allanaba el pavimento.

Ponía ello en consideración diciendo que, «no evitándose el tránsito de las ruedas o cuchillos que actualmente se practican», no durarían los caminos; y que de la mayor facilidad del movimiento (si se procedía al cambio) se fatigaría menos el ganado «pues llevan en su tira más peso». Y todo ello se evitaría si se hiciesen las ruedas «con clabo y rayos, y se guarneciesen con llanta ancha», como se había hecho en las cercanías de Santiago, en Galicia, «con tan general aceptación al presente como en sus principios natural oposición, fundada solo en seguir el común error admitido de que así se encontraron siglos hace». Añadía, finalmente, que:

«no fuera de menos momento la de que las ruedas se usasen de cubo y no fijas, pero esto tiene el grande inconveniente de que los carros que se trabajasen de este modo y a este método no podrían servir para las grandes subidas y bajadas de estos territorios, por ser imposible usar en ellos de unas clavijas de madera que usan las actuales ruedas, fija al eje, la qual al subir la aflojan y en los descensos la oprimen para que no se despeñe el ganado».

Pedía, con todo, que hablase con Álava y Guipúzcoa para que apoyasen el cambio y recurriesen, si fuese preciso, a la superioridad.

Don Manuel de Salcedo escribió a Álava y a Guipúzcoa el 6 de febrero sobre los perjuicios que ocasionaban al firme de los caminos

«los carros del país, cuyo erraje tiene tan sutil y penetrante la llanta que no ay solidez que le resista, formándose con ella tales surcos que no solo muelen y separan los cascajos de su pavimento, sino que asta el relleno de piedra le desunen, quebrantan y desquadernan»,

y para remediar los daños se precisaba de mucho dinero. Lo que no sería suficiente debido «a los grandes temporales de vientos, aguas y nieves» que abundaban en el país, generando «baches, pantanos y batideros» en dichos caminos.

Tratado el tema entre las tres Provincias acordaron pedir al Rey que, so graves penas, no permitiese transitar por dichos caminos carros, cargados o vacíos, con llantas de menos de 4 o 5 pulgadas de ancho, y no permitiese entrar en ellos «los de la angosta o penetrante que usan», dejándoles solo atravesar dichos caminos nuevos yendo de un lugar a otro «de los que no son comprendidos en la carrera, para el trabajo de sus labranzas y traer leña de los montes»<sup>16</sup>.

Las tres Provincias vascas presentaron al Rey un memorial a través del cual decían que Álava y Guipúzcoa habían construido ya desde la raya de Casti-

---

<sup>16</sup> Todo ello en AGG-GAOJDIM 2/6/21 (1771).



lla hasta Francia, a sus expensas y con licencia real, el camino de coches y postas y demás carruajes «con toda aquella firmeza y solidez que es notorio», y Vizcaya estaba haciendo otro de Bilbao a Burgos. Y deseando conservarlos, habían observado los perjuicios que causaban en ellos «los carros calzados de un erraje tan sutil y penetrante que no hai firmeza que resista, haciendo con él unos surcos que no solo muelen el cascajo de su pabimento sino que, desuniendo, quebrantan la piedra más fuerte, y aún la peña viva», acarreado notables gastos; «más quando en aquellos países son abundantes las niebes y aguas, dando esto más fomento a que se hagan baches y pantanos en los mismos caminos», así como el acarreo de maderas arrastras por los mismos.

Deseando que no se malograsen los gastos «tan crecidos» realizados y creyendo que el remedio se hallaba en que «los carros que haian de transitar por los construidos de nueva planta tengan el calze o cello de 3 pulgadas a lo menos de ancho», sin que ello impidiese a los naturales usar otros carros «de calze angosto que oy usan en los demás caminos, y en los nuebamente construidos tan solamente por travesía en ellos», suplicaron al Rey el 14 de junio de 1771<sup>17</sup> que todos los carros que hubiesen de transitar por los nuevos caminos

«haian de ser calzados de erraje o cello de 3 pulgadas de ancho a lo menos, con pribaición absoluta de los que al presente usan de angosto, y que de estos únicamente puedan servirse en los otros caminos antiguos, y por travesía en los nuebos, prohibiendo igualmente la rastra de maderas por los mismos».

Pedían, asimismo, al Rey que encargase a las justicias su cumplimiento, haciéndoles responsables de los daños causados en caso de omisión, pues solo así podrían las tres Provincias conservar dichos caminos «con solidez, aseo y comodidad en todo tiempo, sin dar lugar a que desmerezcan los desvelos y gastos que gustosamente han contribuido en obsequio del Rey y bien del Estado»<sup>18</sup>.

Atendió el Rey su petición, y el 9 de junio de 1772 ordenó desde Aranjuez que no se permitiera en adelante, bajo ningún pretexto, «arrastrar madera por caminos en que puedan usarse de ruedas, y que estas no sean de corto exe ni con herraje agudo, y sí con llanta», multando a los contraventores. Poco después, el 23 de julio de 1772, Carlos III estableció en real cédula las reglas generales para la conservación de caminos construidos y que se fuesen construyendo en el reino recogidas en la *Novísima Recopilación* de 1805<sup>19</sup> que decían:

<sup>17</sup> AGG-GAOJDIM 2/7/98 (1771 a 1829). Firmaron la petición, que entregaron al Marqués de Grimaldi, Domingo del Barco por Vizcaya y Alejandro de Madinabeitia por Álava y Guipúzcoa.

<sup>18</sup> Todo ello en AGG-GAOJDIM 2/7/98 (1771 a 1829).

<sup>19</sup> Por Carlos III en 1772. Ley 6, título XXXV, libro VII de la *Novísima Recopilación*.

«En los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el reyno, se observen las reglas siguientes:

1<sup>a</sup>.- Que en los márgenes de los citados caminos, que se componen de murallas ó paredes cobijadas con losas, se tenga cuidado de reponer prontamente qualquiera piedra cobija, que de estas se caigan por algún golpe de carro ú otro accidente; mirando á que dichas márgenes sostienen el relleno y sólido del camino, que en parte empuja contra ellas, y quando estas faltan, se saldrán los rellenos ó parte de ellos por el portillo que se arruinare; pues con el peso de los carros, al pasar frente del portillo que se hiciere, como falta el empuje al relleno huyen las piedras a aquella parte flaca, y aumenta el costo de la conservación.

2<sup>a</sup>.- Que en los citados caminos se use de carros con rueda de llanta ancha lisas ó rasas, con tres pulgadas de huella á lo ménos, y sin clavos prominentes, embebiéndose estos en la llanta; observándose lo mismo en las galeras, coches calesas y otra qualquiera especie de carruage; excluyendo de esta providencia los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas y otras, que no solo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos, y suavizan el tránsito.

3<sup>a</sup>.- Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes, paguen doble portazgo que otros qualesquier carros, en resarcimiento del daño que causan á los mismos caminos; y donde no hubiere establecido portazgo, se imponga de nuevo con noticia y aprobación de mi Consejo respecto á dichos carros, convirtiendo su producto en los reparos del camino.

4<sup>a</sup>.- Que de este gravámen deben ser exceptuados tales carros quando son del mismo pais y solo atraviesan los caminos nuevos y reales, procediendo en todo esto de buena fe sin disimulación ni declinar en vexaciones odiosas.

5<sup>a</sup>.- Que no se permita de aquí en adelante, con pretexto alguno ni causa, arrastrar maderas por estos caminos, ni aún por otros algunos en que puedan andar ruedas, aunque sean las tales maderas para la construcción de baxeles de la Real Armada; y en lugar del arrastre cuidarán las justicias de que se execute conforme á su peso sobre un carro, y si fueren mayores sobre quatro ruedas, para evitar el perjuicio que ocasiona á la solidez de los caminos; en lo qual logran los ganados considerables ventajas y alivios para la conducción.

6<sup>a</sup>.- Que los reparos menores de echar tierra, ó cerrar alguna corta quiebra en los caminos, sea a cargo del pueblo en cuyo término se causen; pero si necesitase obra de cantería, mampostería, poner guardaruedas ú otra cosa considerable, se haya de costear del portazgo, donde lo hubiere, y donde no, de los arbitrios concedidos para estas obras».

Este último capítulo 6, fue ampliamente debatido en Guipúzcoa y protestado por los pueblos de tránsito al hacerles responsables de los reparos menores de los caminos. Acordó la Junta recurrir al Consejo para su reforma, y encargar a los pueblos que extremasen el cuidado de cumplir la prohibición del uso de carros de llanta estrecha y clavos prominentes, y el arrastre de maderas, para evitar su deterioro y perjuicio, como pidió el Conde de Peñaflovida.

## II. NORMATIVA VASCA

Dos van a ser las materias especialmente reguladas en la normativa vasca: la seguridad vial y el mantenimiento y conservación de los caminos.

### 2.1. La seguridad vial

#### 2.1.1. En fueros locales y Cuadernos de Hermandad

No se puede decir que la regulación de los caminos se iniciase con la fundación de las propias villas, pues los fueros de Logroño-Vitoria y de Jaca-Estella-San Sebastián son extremadamente parcos en la materia. El primero, otorgado por Alfonso VI de Castilla a Logroño, extendida después por los tres territorios vascos formando la más numerosa familia de fueros de la zona, solo cita los caminos en su disposición 44, al contemplar la posibilidad de que uno de sus pobladores comprase mula, yegua, asno, caballo o buey para arar, en camino real, sin saber de quién, y lo pudiese justificar solo con su juramento, como si fuese «con otorgamiento de mercado»<sup>20</sup>. Y lo mismo dicen el fuero vitoriano de 1181, otorgado por Sancho VI El Sabio, Rey de Navarra<sup>21</sup>, y los fueros alaveses de Antoñana (1182), Bernedo (1182), Arganzón (1191) y Labraza (1196)<sup>22</sup>. El segundo (Jaca-Estella), otorgado por el mismo Rey en 1180 a San Sebastián, no hace alusión a camino alguno.

Solo el fuero alavés de Valderejo (1273) recoge la exención, entre otros, del pago de peajes y pontajes a sus aforados en el reino<sup>23</sup> y su derecho a no ser «prendado» por ello en «camino ni fuera de camino». Y el *Fuero de Ayala* (1373), de base consuetudinaria, contempla como agravante el delito de robo en camino<sup>24</sup>.

Así pues podemos afirmar que, salvo rara excepción, los fueros locales otorgados por los reyes no regularon los caminos vascos. Las que empezaron a hacerlo fueron sus Juntas de Hermandad, en un tiempo de gran inseguridad, como lo fueron los siglos XIV y XV, inmersos como estaban nuestros territorios en las luchas de bandos.

Así, el primer *Cuaderno de Hermandad de Guipúzcoa de 1375* defendió el derecho de los viandantes y mercaderes a andar «salvos et seguros» por los

<sup>20</sup> *Fuero de Logroño* (1095), capítulo 44.

<sup>21</sup> El *Fuero de Vitoria* (1181) en su capítulo 25 dice de forma similar.

<sup>22</sup> Antoñana en su capítulo 21, Bernedo en su capítulo 20, Arganzón en su capítulo 22 y Labraza en su capítulo 29.

<sup>23</sup> *Fuero de Valderejo* (1273): [7] y [8].

<sup>24</sup> *Fuero de Ayala* 1373: XVIII.

caminos, considerando «robador» al que pedía a «ome caminero nin otro ome nin muger que andovieren por los caminos»<sup>25</sup>.

En 1397 las disposiciones sobre seguridad vial del *Cuaderno de Hermandad* impulsado por Gonzalo Moro fueron más numerosas y las penas más graves. Así, se castigó con la pena de muerte a quien robase más de 5 florines en camino<sup>26</sup>, mientras que debían ser más de 10 florines los robados fuera de camino para serle aplicada al robador la misma pena<sup>27</sup>. El mero hecho de pedir en camino se hallaba también penado (además de tener que devolver lo demandado), ya fuese con el doble de lo percibido (por la 1<sup>a</sup> vez) o las setenas (por la segunda); pero si lo hiciese por tercera vez recibiría pena de muerte por considerarse delito de robo en camino<sup>28</sup>.

Juan II confirmó el *Cuaderno de Hermandad de 1453* y en él, a causa de la fragosidad de la tierra, delegó en los alcaldes de Hermandad la competencia de administrar una justicia rápida, breve y sumaria, según curso de Hermandad, en cinco casos, siendo el primero el robo y hurto en camino o fuera del mismo<sup>29</sup>.

Tales medidas no fueron suficientes para acabar con la inseguridad del tránsito por los caminos guipuzcoanos, y a fin de amparar a los viandantes de los «rrobos y vrto e otros maleficios desaguisados», en 1457 Enrique IV confirmó la ordenanza provincial por la que pueblos y concejos se hiciesen responsables de los daños causados hasta la cuantía de 15 florines de oro. En caso de partir con una cantidad superior, el mercader o caminante debía manifestarlo a la autoridad del pueblo o concejo de donde partía, dejando en manos del alcalde de la Hermandad el obligar a los pueblos al abono de lo robado. En caso de denunciar falsamente el robo, el viandante pagaría lo denunciado con el doblo, y las costas que la Hermandad o el concejo hicieren. Al estar en frontera y ser más frecuentes

---

<sup>25</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1375: [4].

<sup>26</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1397: 6 [pasó a conformar el título VI del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y la décima al merino, si lo había de ejecutar].

<sup>27</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1397: 7 [pasó al título VII del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare. Se corresponde también con el 7 del *Cuaderno de Hermandad de 1394* de Vizcaya, con la diferencia de que las setenas se pagan: 2/3 partes a la Hermandad y 1/3 al prestamero].

<sup>28</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1397: 21 [pasó a conformar el título XXI del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que el tanto de lo robado no pasaba al merino sino a la Hermandad. Se corresponde con el título XVI del *Cuaderno de Hermandad vizcaíno de 1394*, con la diferencia de que por la primera vez, además de devolver lo pedido a su dueño con el doblo, debía pagar 110 mrs. a la Hermandad y cinco vacas al prestamero].

<sup>29</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1453.

los robos se ordenó, asimismo, que la Provincia relevase en 1/3 de lo que por ello pagasen a Segura, Vergara, Elgueta, Mondragón y Oyarzun<sup>30</sup>.

El mismo *Cuaderno foral de 1457* contempló la dificultad que tenían los pueblos fronterizos para perseguir y aplicar justicia a tales robadores y malhechores, que huían de la Hermandad y se refugiaban al otro lado de su raya o frontera. Por ello estableció que en tal caso, el concejo en que hubiesen cometido el delito se uniese a la villa más cercana para hacer los llamamientos pertinentes en la Provincia a fin de que los pueblos de la misma los ayudasen a alcanzar justicia<sup>31</sup>. Esta disposición procedía de la real provisión de Juan II (Maqueda, 6 de junio de 1450) por la que mandó, a petición de la Provincia, que las villas y lugares vecinos a ella remitiesen los delincuentes acogidos en ellos a los lugares en que delinquieron<sup>32</sup>.

Ante la confianza de los malhechores y robadores de que, a causa del temor de las víctimas, estas no los denunciarían ni se harían tales llamamientos en la Provincia, muchos permanecían en ella «en gran danno de la dicha Prouincia e de los bien andantes d'ella». Por ello se ordenó a concejos y vecindades que amparasen a los querellantes que viniesen a ellos con sus llamamientos y diesen sus escribanos testimonio de la notificación que hicieren de los mismos a sus vecinos denunciados<sup>33</sup>.

Estas disposiciones, con las del *Cuaderno de 1397*, pasaron, prácticamente en su integridad, al *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* confirmado por el mismo Rey Enrique IV, y a los posteriores textos forales guipuzcoanos.

En el caso de Vizcaya, su *Cuaderno de Hermandad de 1394*, hecho por el Corregidor de Guipúzcoa, Vizcaya y las Encartaciones Gonzalo Moro (al igual que el guipuzcoano de 1397), único testimonio normativo del intento de implantar también en el Señorío una Hermandad al estilo de la Hermandad guipuzcoana, coincide en varias de sus disposiciones con las ya analizadas en el Cuaderno guipuzcoano hecho en Guetaria en 1397, aunque introduce algunas diferencias.

Así, en su título VI sobre el robo de más de 5 florines en camino, además de devolver lo robado con el tanto a su dueño pagaría las setenas al prestamero

<sup>30</sup> *Cuaderno de Hermandad 1457*. Título XXXI [pasó a conformar el título LXXXVI del *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* prácticamente en su integridad].

<sup>31</sup> *Cuaderno de Hermandad de 1457*. Título XXXII [pasó a integrar el título LXXXVIII del *Cuaderno de Ordenanzas de 1463* en su integridad].

<sup>32</sup> *Becerro de Guipúzcoa* (código del siglo XVI), San Sebastián: Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, 2017, núm. 3 [Textos Jurídicos de Vasconia. Gipuzkoa, 5] Edición de M<sup>a</sup>. R. AYERBE IRIBAR.

<sup>33</sup> *Cuaderno de Hermandad 1457*. Título XLIII.

y «demás las cinco vacas de el quebrantamiento de el camino con diezmo de la entrega»<sup>34</sup>. El robo fuera de camino superior a 10 florines se castigaría igual que en Guipúzcoa, con la única diferencia del destino de las setenas, que pasarían a la Hermandad y al prestamero<sup>35</sup>. La petición en camino se reguló igual que en Guipúzcoa, con la única diferencia de que la primera vez que pidiere el acusado debía devolver lo pedido con el doble a su dueño y abonar 110 mrs. a la Hermandad y cinco vacas al prestamero<sup>36</sup>.

En todo caso, ambos cuerpos forales (1394 y 1397) regularon el apellido para perseguir a los malhechores tal y como lo hicieron las Cortes de Valladolid de 1351<sup>37</sup>.

Por su parte, los *Cuadernos de Ordenanzas de la Hermandad de Álava* son más tardíos y escuetos en la materia que los anteriores. El primero, de 1417, dio la condición de robadores a quienes pidiesen «en los caminos nin en poblado nin en iermo nin en otro lugar alguno, cosa alguna de lo suyo»<sup>38</sup>, y lo mismo se repitió en el Cuaderno de 1458. Pero el Cuaderno último de 1463, extrañamente, no hace referencia alguna a los caminos.

### 2.1.2. *En los otros textos forales*

Al no tener ninguna disposición relativa a la materia el llamado *Privilegio del Contrato* o *Pacto de Arriaga* de 1332 que asienta la base de la foralidad alavesa, son los textos forales vizcaínos los que empiezan a regular aquella.

Ya el *Fuero Antiguo de Durango* (h. 1200) prohibió plantar árboles en camino real «de dentro de quatro braças» (que era la anchura del mismo), so pena de ser arrancados y de pagar cinco vacas por árbol<sup>39</sup>, y reguló las agresiones

---

<sup>34</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de los robos. Furto de cinco florines arriba o abajo en el camino», etc. 6.

<sup>35</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de robo o furto. Furto de diez florines arriba». 7 [se corresponde con el *Cuaderno de Hermandad* 1397 de Guipúzcoa, título VII, con la diferencia de que las setenas se pagan al merino. En Guipúzcoa pasó al título VII del *Cuaderno de Hermandad de 1463*, con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare].

<sup>36</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1394: «Título de el pedir de el camino». 16 [se corresponde con el título XXI del *Cuaderno de Hermandad guipuzcoano de 1397* (con la diferencia de que la primera vez debía devolver lo robado y dar otro tanto al merino), que pasó a ser el título XXI del *Cuaderno de 1463* (con la diferencia de que las setenas pasarían a la Hermandad y el décimo al merino que lo ejecutare)].

<sup>37</sup> *Cuaderno de Hermandad* 1394: (fol. 16 r). «Título de cómo el primer home que llegare sobre algún ome ferido o muerto que fallare en el camino, cómo deue echar apellido». 23.

<sup>38</sup> *Cuaderno de Hermandad de Álava* de 1417: Título XX [el *Cuaderno de 1458*, título XVIII lo repite íntegramente].

<sup>39</sup> *Fuero Antiguo de la Merindad de Durango*. 20.

en ellos distinguiendo si la víctima era o no hidalga<sup>40</sup>. Y el Capitulado de Juan Núñez de Lara (1342) castigó al acotado o encartado que robase o quebrantase camino<sup>41</sup>.

El *Fuero de las Encartaciones* (ca. 1394-1411), reformado en 1503, es mucho más rico en datos. Hecho en tiempo de Gonzalo Moro, reguló el apellido contra el malhechor que robase en lugares solitarios o apartados, sin citar los caminos, pero dedicó por primera vez parte de la multa «para las puentes e calzadas e caminos públicos del conçejo donde lo susodicho acaeciēre»<sup>42</sup>. Contempló el robo en camino como delito grave, en el que la justicia del Corregidor o de otras autoridades de la tierra encartada podían proceder de oficio sin querrela de parte<sup>43</sup>, y apresar al delincuente antes de conocer el resultado de la pesquisa, porque en tal caso, como en otros, «se dize ser tomado con cuero e carne» (es decir «in fraganti»)<sup>44</sup>.

Donde coincide prácticamente este *Fuero de las Encartaciones* con el *Cuaderno Penal* de 1394 (hecho por el mismo Gonzalo Moro) es en el apartado de los robos y fuerzas hechos en caminos, cambiando la multa de las setenas por las novenas. Así, el fuero encartado castigó con la pena de muerte al que robare más de diez florines en camino; y al que robare menos, a la devolución de lo robado a su dueño con las novenas (a repartir entre el dueño, el merino y el prestamero), cortándole las orejas «a raiz del casco» si no tuviese de qué pagar la multa y lo robado<sup>45</sup>. Para recibir la misma pena el robo fuera de camino, la cantidad robada debía ser superior a quince florines<sup>46</sup>. Pero al que pidiese en camino, se penó con la devolución de lo pedido y el tanto a su dueño, y las setenas al merino o prestamero; al reincidente, además, con el destierro; y al que pidiese por tercera vez, considerada la petición como robo, se aplicaría la pena de muerte<sup>47</sup>.

La estabilidad social que para mediados del s. XV se debió alcanzar en Vizcaya se vio reflejada en su nuevo derecho, pues ni el *Viejo Fuero* general de Vizcaya de 1452 ni el *Nuevo* de 1528 recogieron normativa alguna que regulase

<sup>40</sup> *Fuero Antigo de la Merindad de Durango*. 35. «Las çinco bacas del señor».

<sup>41</sup> *Capitulado de Juan Núñez de Lara* (1342). «de el acotado o encartado sobre furto o robo, que lo mate la justicia o el apellido de la tierra. Robos, furtos quebrantamiento de casa apellido de la tierra». 4.

<sup>42</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «Cómo deben ser seguidos los malhechores».

<sup>43</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «En qué caso se puede hazer pesquisa sin querrelloso».

<sup>44</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «Cómo ninguno puede ser preso sin ser tomada primero pesquisa contra él, saluo en ciertos casos».

<sup>45</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «De los robos que se fazen en los caminos. Novenas de pena».

<sup>46</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «De los robos que se hazen fuera de camino. Novenas de pena».

<sup>47</sup> *Fuero de las Encartaciones*. «De la pena de los que piden en los caminos».

la seguridad de los caminos. Sí, en cambio, y extensamente, sobre la regulación física de la apertura, mantenimiento y conservación de los mismos.

## **2.2. La apertura, conservación y mantenimiento de los caminos en los textos jurídicos vascos**

### **2.2.1. Vizcaya**

Fue el *Fuero Viejo de Vizcaya* (1452, confirmado en 1454) el primero que reguló los derechos a pagar por pasar y destruir los caminos. Su artículo 204 prohibía cobrar tales derechos por el simple paso por los mismos «saluo si pasare carro o bestia cargada». Pero en caso de tener que reparar algún camino, la anteiglesia o lugar que lo habría de reparar debería solicitar y alcanzar licencia del Corregidor para cobrar de los caminantes que por él pasaren hasta recaudar lo gastado<sup>48</sup>.

Pero fue el título «De los caminos e senderos e carreras, e cómo han de ser» del mismo Fuero el que trató con profundidad el tema. Así, se permitió al labrador el paso del arado (gueldo) por el camino real y no por las heredades ajenas, so pena de tener que pagar 48 mrs. al dueño de la heredad y 5 vacas al señor<sup>49</sup>; se estableció la anchura de 12 pies para los caminos y 20 en sus codearas<sup>50</sup>, y de 4'5 brazadas<sup>51</sup> para aquellos en que transitaren carros de las ferrerías a los puertos, pudiendo tomar terreno de las heredades vecinas en caso de no tener tal anchura, previo el pago estipulado por 3 hombres buenos, con el doblo<sup>52</sup>; y se prohibió plantar árboles o setos y ocupar los caminos con intención de apropiarse de ellos impidiendo el libre paso de los viandantes y perjudicando a los pueblos. En tal caso, podría exigir su arranque al plantador cualquier vizcaíno para que despejase el camino en el plazo de 30 días, so pena de tener que pagar 48 mrs. a la anteiglesia de quien fuese el camino; de hacerse así, quedaba en manos de la anteiglesia su limpieza y desembargo<sup>53</sup>; y si no lo hiciera, en manos del prestamero, en cuyo caso la multa pasaría a manos del denunciante<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> *Fuero Viejo* 1452. Disposición 204. «Sobre los derechos de pasar por caminos. Derechos de caminos. Hermandad».

<sup>49</sup> *Fuero Viejo* 1452. Título «De los caminos e senderos e carreras, e cómo han de ser». Disposición 216 que habla «Del gueldo».

<sup>50</sup> *Fuero Viejo* 1452. Disposición 217. «Anchor de caminos».

<sup>51</sup> En Guipúzcoa la brazada era igual al estado (1'95 m.), algo más grande que en Castilla.

<sup>52</sup> *Fuero Viejo* 1452. Disposición 220. «Caminos para los carros».

<sup>53</sup> *Fuero Viejo* 1452. Disposición 218. «Caminos desenbaraçados».

<sup>54</sup> *Fuero Viejo* 1452. Disposición 219.



Estas disposiciones pasaron al *Fuero Nuevo* sistematizado de 1526 (confirmado en 1528), bajo el título XXVII: *De los Caminos y Carreras*, con algunos cambios. Así, en caso de pasar con el arado por heredad ajena y no por el camino real la multa ascendería a 1.000 mrs., a pagar a medias para el dueño de la heredad y reparos de obras públicas del Señorío<sup>55</sup>.

Sobre la anchura de los caminos se observa también una novedad, pues de los doce pies que contemplaba el *Fuero Viejo* de 1452 se pasó en el *Nuevo* a los veinte pies (solo contemplados en aquel para las coderas), mientras que se mantuvieron las 4'5 brazas para los caminos que iban de los puertos a las ferre-rías y los caminos de los puertos de mar, a fin de facilitar el paso de los carros cargados de productos y mercaderías; pudiendo también aquí tomar terreno de las heredades vecinas en caso de no tener tal anchura, previo pago estipulado por tres hombres buenos, con el doblo, por parte de la anteiglesia en que estuviera el camino<sup>56</sup>.

Trató también al *Fuero Nuevo* el tema del embargo de los caminos, pero con algunas variaciones. En concreto, se rebajó el plazo estipulado para el des-embargo de 30 a 10 días, y se subió la multa de 48 a 600 mrs., repartiéndose esta a medias entre el acusador y el reparo de los caminos<sup>57</sup>.

Pero este *Fuero Nuevo* de 1526 recogió, además, dos nuevas e importantes disposiciones para asegurar el disponer de los recursos suficientes para abordar las tareas de mantenimiento y conservación de los caminos del Señorío.

La primera, derivada de la merced real que hiciera a Vizcaya la Reina D<sup>a</sup>. Juana desde Madrid el 14 de marzo de 1516 (que recoge el propio *Fuero* ínte-gramente en su ley 5<sup>58</sup>), encomendaba a los jueces del Señorío que apremiasen a los pueblos al reparo de sus caminos, haciendo para ello los repartimientos necesarios, aplicando a tal fin las penas arbitrarias que impusiesen en sus sen-tencias, al haber en Vizcaya «extrema necessidad del reparo de caminos, por ser muy fragosos, y la tierra muy lluviosa y muy fragosa de andar»<sup>59</sup>.

---

<sup>55</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 1. Que no se passe gueldo por heredad ajena».

<sup>56</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 2. Que los caminos sean anchos en cierta forma».

<sup>57</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 3. Que ninguno embargue los caminos con árbol ni otra cerradura, y lo que se ha de hacer si los embargaren».

<sup>58</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 5. Carta real sobre lo mismo».

<sup>59</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 4. Que se repa-ren los caminos a costa de las anteiglesias do están, y que las penas arbitrarias enteramente se apliquen para este reparo» [aquí va la real provisión recogida en la nota anterior].

Y la segunda, consecuencia de la anterior, disponiendo que incluso las penas arbitrarias impuestas en las sentencias que en apelación fuesen a la Chancillería de Valladolid se destinasen a tal fin y no a la cámara real, como estaba dispuesto antes de gozar de la merced contenida en la real provisión de 1516<sup>60</sup>.

En todo caso el fuero vizcaíno responsabilizó a los fieles de las anteiglesias de la inspección y vigilancia del estado de sus respectivos caminos en mayo de cada año y el pasar aviso (a lo largo de junio) al Corregidor o su teniente, entregando memorial al escribano de la Junta y Regimiento en que residieren estos para que, en cumplimiento de real provisión, acudiesen a su reparo<sup>61</sup>.

Esta legislación, que será completada por la acción de las Juntas y Regimientos vizcaínos en siglos posteriores, es fundamental, y va a regular los caminos del Señorío a lo largo de todo el Antiguo Régimen, viendo algunos cambios ya a partir del s. XIX.

### 2.2.2. Guipúzcoa

La legislación confirmada guipuzcoana es bastante tardía (1691-1696), y escasa al tratar el tema en el título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia».

La primera y, creemos, más importante de sus disposiciones es la recogida en el capítulo 1 sobre «Que la Junta y procuradores de ella hagan hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de esta Provincia», sin embargo de apelación, y respondía inicialmente a una real provisión dada por los Reyes Católicos (Granada, 20 de julio de 1500) por la cual, a causa de la necesidad de tener bien reparados y dispuestos los caminos, puentes y pontones de la Provincia para acarrear su abastecimiento, necesitados siempre de atención y reparos por la fragoridad de la tierra y la adversa climatología, ordenaron que los pueblos y particulares en cuya jurisdicción estuvieren los hiciesen y reparasen sin interponer apelación ni recurso alguno con excusa de dilatar o evitar el gasto. Decía la misma<sup>62</sup>:

«Don Fernando y D<sup>a</sup> Isabel por la gracia de Dios rrey e rreyna de Castilla, de León, de Aragón, de Secilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorcas, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de

---

<sup>60</sup> *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526). Título XXVII: «De los Caminos y Carreras. Ley 6. Que los jueces superiores guarden lo proveído cerca de las penas, para el reparo de los caminos».

<sup>61</sup> Título XXXV: «De los juegos y pecados públicos. Ley 10. Que los fieles cada año visiten los caminos y den memorial al Corregidor de los que tuvieren necesidad de reparo».

<sup>62</sup> AGG-GAOJDIM 2/7/1 (1500); confirmada en 1552 [ibidem, 2/7/5] y en 1574 [ibidem, 2/7/22]. Recogida en la *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 1.

Jaén, de los Algarves, de Algecira, de Gibraltar e de las islas de Canaria, Conde y Condesa de Barcelona e señores de Vizcaya e de Molina, Duques de Atenas e de Neopatria, Condes de Ruisellón e de Cerdania, Marqueses de Oristán e de Gociano. A vos los concejos, alcaldes, prebostes, merinos, fieles, rregidores, jurados y escuderos fijosdalgo de las villas y lugares y personas singulares de la nuestra Noble y Leal Provincia de Guipúzcoa, salud y gracia. Sepades que por parte de la Junta y procuradores de esa dicha Provincia nos fue fecha relación por su petición diciendo que a cabsa que en la dicha Provincia llueve muchas veces y crecen los ríos es menester mucho reparo en los caminos y calzadas e puentes y pontones; y que, aunque muchas se reparan, siempre tienen que facer en los dichos caminos y puentes y calzadas. E que antes que el doctor Gonzalo Gómez de Villсандино fuese a la dicha Provincia con las imposiciones que se llevavan en las dichas puentes y calzadas se reparaban y estaban reparado[s] todo[s] ello[s]. Y que el dicho doctor, diciendo que era nueva impusición y que se llevaba sin la nuestra licencia, diz que condenó a muchas personas con ciertas penas para la nuestra cámara, y mandó que los dichos derechos non se llevasen. Y que, como la dicha tierra es mui estéril, diz que muchas veces en cada Junta que se hace mandan a todos los concejos y vecinos y moradores de la dicha Provincia que cada uno en su término y jurisdicción repare los dichos caminos y puentes y calzadas, y algunos lo hacen y otros non lo quieren hacer y interponen de los dichos mandamientos apelaciones para la nuestra Audiencia y traen cartas inivitorias y, como non hay quién siga la causa nin a quién vaya interese particular, se dexan de reparar los dichos caminos y faser reparar los dichos puentes y calzadas. Y por parte de esa dicha Provincia nos fue suplicado y pidido por merced mandásemos executar los mandamientos que en la dicha Junta se diesen para facer e reparar los dichos caminos e puentes y calzadas y pontones a las personas que para ello señalasen [y] pudiesen facer los dichos reparos en los lugares donde huviese necesidad de ello. Y que los lugares y personas singulares a quien se mandase lo hiciesen y cumpliesen según y de la forma y manera que les fuese mandado, sin interponer de ello apelación ni suplicación nin otro remedio nin recurso alguno, o que sobre ello proveiésemos de remedio con justicia como la nuestra merced fuese. Lo qual visto en el nuestro Consejo, acatando que por nos está mandado que cada concejo tenga cargo de tener reparadas las puentes y pontones e caminos e calzadas de su jurisdición sin poner imposición alguna, y cuánto es [más] necesario en la dicha Provincia que por otra parte alguna, por ser tierra que se provee de mantenimientos de acarreo e de fuera de la dicha Provincia, fue acordado que debíamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha razón, e nos tubámoslo por bien. Por que vos mandamos que cada y quando el que es o fuere nuestro Corregidor en esa dicha Provincia o el juez de residencia, juntamente con la dicha Junta e procuradores de la dicha Provincia, vos mandare reparar o facer qualesquier puentes o calzadas que serán en vuestros términos y jurisdicciones les fagais y repareis según y como y a los plazos que vos fuere mandado, sin interponer de ello apelación nin suplicación nin otro remedio nin recurso alguno para ante nos nin para ante los del nuestro Consejo, presidente y oidores de la nuestra Audiencia, nin para ente

otro juez alguno. E mandamos al dicho Corregidor e Junta de la dicha Provincia que, sin embargo de todo ello, faga executar lo que cerca de lo susodicho mandare, de manera que los dichos puentes e pontones y caminos e calzadas estén bien fechos y reparados, por donde los caminantes puedan pasar. E los unos ni los otros non fagades nin fagan ende al por alguna manera, so pena de la nuestra merced e de diez mil maravedís para la nuestra cámara. E demás mandamos al home que vos esta nuestra carta mostrare que vos emplace [que parescades ante nos en la nuestra Corte, do quier que nos seamos, del día que vos emplazare] fasta quinze días primeros siguientes, so la dicha pena. So la qual mandamos a qualquier escribano público que para esto fuere llamado que dé, ende al que vos la mostrare, testimonio signado con su signo por que nos sepamos en cómo se cumple nuestro mandado. Dada en la grande y nombrada ciudad de Granada, a treinta días del mes de julio, año del nacimiento del nuestro Señor Jesuchristo de mil y quinientos años. Yo el Rey. Yo la Reyna. Yo Miguel Pérez de Almazán, secretario del Rey e de la Reyna nuestros señores, la fice escribir por su mandado. Juanes episcopus Oveten[sis]. Filipus doctor. Juanes licenciatus. Martinus doctor. Licenciatus Zapata. Licenciatus Muxica. Registrada. Alonso Pérez. Francisco Díaz, chanciller<sup>63</sup>».

Y lo mismo confirmaron D<sup>a</sup>. Juana y Carlos I el 20 de septiembre de 1552, y Felipe II en Madrid el 22 de septiembre de 1574<sup>64</sup>.

Para afrontar el costo del mantenimiento de la red viaria guipuzcoana en 1528 D<sup>a</sup> Juana y Don Carlos facultaron a la Provincia para tomar las penas arbitrarias generadas de la administración de justicia y sufragar con ellas el reparo de caminos y calzadas, como ya disponía Vizcaya<sup>65</sup>. Pocos años después, en 1532, Carlos I concedió a la Provincia merced de utilizar anualmente los primeros 15.000 mrs. de las penas impuestas por las justicias de Guipúzcoa con destino a la real cámara. Merced que se recogió en el capítulo 2 de la *Recopilación* foral citada, bajo el epígrafe de «Que se cobren los quince mil maravedís que esta Provincia tiene situados al año sobre las penas de cámara, y se empleen en hacer y reparar las calzadas»<sup>66</sup>, y fue prorrogada periódicamente por los sucesivos

---

<sup>63</sup> AGG-GAOJDIM 2/7/1 (1500). Pasó al Becerro de Guipúzcoa, núm. 167; y fue estudiado por AYERBE IRIBAR, M<sup>a</sup>. R., La regulación de los caminos en el sistema normativo guipuzcoano (s. XV-XVI). En *Caminería Hispánica* II. I. *Caminería Física*, Guadalajara: AACHE Ediciones, 1996, 553-570; y en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 58 (2002), 285-306.

<sup>64</sup> *Becerro de Guipúzcoa*, op. cit., doc. núm. 273. [1574, Septiembre 23. Madrid. Real provisión para que en materia de reparo de caminos, calzadas, puentes y pontones se cumplan las disposiciones que aprobasen las Juntas sin embargo de apelación].

<sup>65</sup> *Becerro de Guipúzcoa*, op. cit., doc. núm. 262 [1528, Abril 30. Madrid. Real provisión por la que se autoriza a la Provincia a tomar las penas arbitrarias de justicia para reparo de caminos y calzadas].

<sup>66</sup> *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 2: «Que se cobren los quince mil maravedís que esta Provincia tiene situados al año sobre las penas de cámara, y se empleen en hacer y reparar las calzadas».

Reyes a lo largo de los s. XVI y XVII<sup>67</sup> a petición de la Provincia, al constituirse en un recurso fundamental para afrontar los elevados gastos que comportaba el reparo de sus caminos.

Finalmente, dicho título XXIII en su capítulo 3 sobre «Que los de Álava adrecen y reparen los caminos de Vitoria hasta Salinas y hasta la fortaleza de San Adrian», basándose en la real provisión dada por la Reina D<sup>a</sup>. Juana el 12 de marzo de 1516<sup>68</sup>, facultó el Rey a la Provincia para exigir a la de Álava el reparo de los caminos que comunicaban Vitoria con Salinas y con la fortaleza de San Adrián (Cegama), pues era terreno pantanoso y se hallaban en ellos muchos malos pasos que dificultaban su comercio y comunicación con Castilla<sup>69</sup>.

Pero la *Recopilación* guipuzcoana de 1691-1696 tiene, además, otra importante disposición recogida, esta vez, en el capítulo 9 de su título XVIII<sup>70</sup>, por el cual se eximía a la Provincia de contribuir al costo de la construcción y reparación de los puentes de Castilla desde 1572 (por provisión de Felipe II)<sup>71</sup>, en especial: los puentes riojanos de Viguera, Torrecilla de los Cameros (ambos sobre el río Iregua, afluente del Ebro, en Tierra de Cameros), y el de San Vicente de Sonsierra (a orillas del Ebro, en la Rioja Alta, al pie de la sierra de Toloño), los burgaleses de Briviesca (en la Bureba, sobre el río Oca, afluente del Ebro), Lerma y Quintana del Puente (ambos sobre el río Arlanza, afluente del Pisuerga y este del Duero), y Gumiel de Yzan (sobre el río Gomejón, afluente del Duero)<sup>72</sup>, el de Almazán (en Soria, sobre el río Duero), el de Dura[na] (en

<sup>67</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. [277] [1569, Enero 25. El Pardo. Real cédula confirmando la merced de los 1.500 maravedís de penas de cámara hecha el 14 de Junio de 1532 por la Emperatriz a la Provincia para reparo de sus caminos y calzadas].

<sup>68</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. 229 [1516, Marzo 12. Madrid. Provisión real de Su Alteza por la qual manda al Corregidor de esta Provincia e a los alcaldes de Álava e Salvatierra que cada uno de ellos haga aderezar los caminos que estuvieren en su jurisdicción a costa de los pueblos].

<sup>69</sup> *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XXIII «Del hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones de la Provincia». Capítulo 3. «Que los de Alava adrecen y reparen los caminos de Vitoria hasta Salinas, y hasta la fortaleza de San Adrian».

<sup>70</sup> *Recopilación* foral de 1691-1696. Título XVIII «De la essencion de derechos en la Provincia, por mar y por tierra, y de la libertad de los naturales y vecinos de ella en proveerse de bastimentos de Reynos estraños». Capítulo 9. «Que los de la Provincia de Guipúzcoa no contribuyan en el edificio y en el reparo de las puentes de estos Reynos».

<sup>71</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. 270 [1572, Junio 14. Madrid. Real provisión reconociendo el derecho de la Provincia a no contribuir en el reparo de los puentes y pontones del reino, al hacerse cargo de los que había en ella].

<sup>72</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. 291 [1575, Noviembre 11. Madrid. Real provisión declarando la exención de la Provincia de contribuir en el repartimiento hecho para el reparo del puente de Gumiel].

Álava, a orillas del Zadorra, afluente del Ebro), el de Almansa (en Albacete, sobre el río Júcar)<sup>73</sup> y el de Castro Urdiales (en Cantabria, sobre el río Agüera, que desemboca en el mar). Merced que fue ratificada un año después (1573) por el mismo Rey, ante el repartimiento que se hizo para reparar el puente de Lerma, porque:

«como era notorio, en la dicha Provincia había más puentes y pontones y calzadas que en ninguna otra parte de estos nuestros rreynos, porque la tierra de la dicha Provincia era de manera que no se podían andar ni caminar por ella si no era por calzadas, ni habría paso de unos lugares a otros si no se hiciesen las dichas puentes y pontones, en lo qual se hacían en cada un año mui grandes gastos, y en ellos solamente contribuía la dicha Provincia y vecinos de ella y no otra ninguna parte ni pueblo. [Y demás de lo susodicho, como era la dicha Provincia frontera de los rreynos] de Francia y Ynglaterra, por mar y por tierra, tienen necesidad de mucha fábrica y fortificación en los muelles y puertos, [y] en las murallas y cercas de las villas que están en las fronteras y lugares marítimos, en lo qual así mismo hacen eccesibos gastos, y a causa de ello los vecinos y concejos estaban tan fatigados y gastados que aún no bastaban a pagarlos<sup>74</sup>.

Se cerraba así la regulación caminera en Guipúzcoa, vigente hasta el siglo XIX, quedando a cargo de sus pueblos y de su hacienda (con la ayuda de 15.000 mrs. de penas de cámara, y con el posterior privilegio y merced del quinto de condenaciones o «denunciaciones y descaminos» del alcalde de sacas concedido a la Provincia por el Rey Felipe IV en 1625<sup>75</sup>, aunque la Provincia pretendió el tercio<sup>76</sup>), siendo responsables últimas de su buen estado las propias Juntas, que nombraban sus comisarios de calzadas para el reparo de los caminos y calzadas, puentes y pontones, cuando no lo hacían los pueblos, con días y salarios a costa de los mismos.

---

<sup>73</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. [290] [1575, Noviembre 25. Madrid. Real provisión reconociendo el derecho de la villa de Segura para no contribuir en el repartimiento hecho para el reparo del puente de Almansa].

<sup>74</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. 271 [1573, Agosto 11. Madrid. Real provisión, insistiendo en que no se reparta a la Provincia los gastos derivados del reparo de puentes y pontones del reino].

<sup>75</sup> AGG-GAOJDAM 46,1, fol. 36 r<sup>o</sup>. Desde Madrid, el 7 de agosto de 1625 avisaban a Guipúzcoa Gabriel de Eleizalde y el Secretario Juan de Insausti que el Rey «a echo merçed a esta Provincia, por bía de buena graçia, de los quintos de las denunçaciones y descaminos de la alcaldía de sacas».

<sup>76</sup> AGG-GAOJDAM 46,1, fols. 50 r<sup>o</sup>.-vto., fols. 53 r<sup>o</sup>.-vto. y 65 vto.

### 2.2.3. Álava

En el caso de Álava, si bien careció de un texto foral confirmado posterior a la propia confirmación hecha por Carlos I del Cuaderno de Ordenanzas de Hermandad de 1463, dispuso, sin embargo, de ciertas recopilaciones en un intento de agrupar en un único texto jurídico la legislación vigente en la Provincia.

De todas ellas, es la *Recopilación* foral de 1722 la más profusa en información y regulación de los caminos y, en especial, de los puentes y pontones de su jurisdicción, pues (como Guipúzcoa y Vizcaya) estaba exenta de contribuir al mantenimiento de los puentes y pontones del reino.

Dicha exención le vino dada por Felipe IV en 1644 (Madrid, 2 de febrero), a petición de la Provincia. Alegó esta ser de la misma condición que Guipúzcoa y Vizcaya, y por ello deber ser libre de los repartimientos que se hacían en el reino para reparar sus puentes y pontones, pues si Vizcaya y Guipúzcoa tenían que afrontar los gastos de sus muchas obras públicas y reparo de sus caminos por sí mismas, sin hacer repartimientos en el reino, Álava también gastaba su dinero en el reparo de los suyos y «de las muchas puentes que ay en sus ríos», especialmente en el caudaloso Zadorra y en los caminos y puertos de San Adrián, siendo como eran rutas y caminos que unían Castilla con Francia, Flandes y Alemania. Pedía por ello al Rey que «en todo y por todo en las dichas tres Provincias corra una misma regla, sin ninguna diferencia». Y ofreció para ello, al Rey, dos mil ducados a pagar en varios plazos.

Felipe IV accedió a su petición y declaró ser libre Álava de contribuir en los repartimientos que se hacían en Castilla para reparar sus puentes y pontones, como últimamente se le pedía para el reparo del puente de Miranda de Ebro, y en general «para fábrica nueva, reedificación o reparo de puentes, muelles y passos y otras cualesquier obras públicas y particulares que no sean dentro de la dicha Provincia», pues «todas tres (Álava, Guipúzcoa y Vizcaya) han de ser iguales y correr una misma regla, sin diferencia alguna, como si para esto hubiera precedido declaración jurídica».

Para su cumplimiento, Álava hizo una relación de los puentes y pasos generales, ya fuesen universales (o provinciales) cuyos reparos iban a cuenta de la Provincia, o particulares (locales) cuyos reparos quedaban a cuenta de villas y hermandades, y asignó a estas su cuidado y mantenimiento, de la siguiente manera:

«Resumen de todos los puentes y passos generales universales, generales y particulares del distrito de esta Provincia, y de las hermandades que deben traer testimonios, por la Junta de Santa Cathalina de cada año, perpetuamente, de si necesitan o no de reparos para su conservación, y qué puentes y passos corresponde a cada hermandad, que uno y otro es como se sigue:

<i>Puentes y passos generales universales</i>	<i>Puentes y passos generales particulares</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Puentelarrá</li> <li>- El puente de Armiñón</li> <li>- El puente de Gamarra mayor</li> <li>- El paredón del puente de Berguenda</li> <li>- El puente de Arze</li> <li>- El puente de Momario</li> <li>- El puente de Ulibarri Gamboa</li> <li>- Las calzadas del puerto de San Adrián</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Yuste</li> <li>- El puente de Foronda</li> <li>- El puente de Amezaga</li> <li>- El puente de Saracho</li> <li>- El puente de Marquixana</li> <li>- El puente de Llanteno</li> <li>- El puente de Arechabala</li> <li>- El puente de Areta</li> <li>- El puente de Llodio</li> <li>- El puente de Santa Olar</li> <li>- El puente de Ureta</li> <li>- El puente de Urtaze</li> <li>- El puente de Ylumbe</li> <li>- El puente de Anda</li> <li>- El puente de Marubay</li> <li>- El puente de Subixana</li> <li>- El puente de Osma</li> <li>- El puente de Espejo</li> <li>- El puente de Nanclares de Oca</li> <li>- El puente de Goveo</li> <li>- El puente de Luco</li> <li>- El puente de Audicana</li> <li>- El puente de Pobes</li> <li>- El passo del puerto de Techa</li> <li>- El passo de las Conchas de Salinillas</li> </ul>
<p>VITORIA</p> <p><i>A la hermandad de Vitoria toca traer testimonio de los puentes y passos siguientes:</i></p>	<p><i>Generales universales</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Armiñón</li> <li>- El puente de Gamarra mayor</li> <li>- El paredón del puente de Berguenda</li> </ul> <p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Subijana de Morillas</li> <li>- El puente de Goveo</li> <li>- El passo del puente de Techa</li> </ul>
<p><i>A las hermandades de Salvatierra, San Millán y Axparrena toca traer testimonio alternativamente de las calzadas del puerto de San Adrián.</i></p>	
<p>AYALA</p> <p><i>A la hermandad de Ayala toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Saracho</li> <li>- El puente de Marquixana</li> <li>- El puente de Llanteno</li> <li>- El puente de Arechabala</li> </ul>



<p>QUARTANGO</p> <p><i>A la hermandad de Quartango toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Arze</li> <li>- El puente de Ylumbe</li> <li>- El puente de Anda</li> <li>- El puente de Marubay</li> </ul>
<p>ARCINIEGA</p> <p><i>A la hermandad de Arciniega toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Santa Olar</li> <li>- El puente de Vreta</li> <li>- El puente de Urtaze</li> </ul>
<p>LLODIO</p> <p><i>A la hermandad de Llodio toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Llodio</li> <li>- El puente de Areta</li> </ul>
<p>BALDEGOVIA</p> <p><i>A la hermandad de Baldegovia toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Osma</li> <li>- El puente de Espejo</li> </ul>
<p>BADAYOZ</p> <p><i>A la hermandad de Badayoz toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Yurre</li> <li>- El puente de Foronda</li> </ul>
<p>UBARRUNDIA</p> <p><i>A la hermandad de Ubarrundia toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Ulibarri Gamboa</li> </ul> <p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Luco</li> </ul>
<p>LA RIBERA</p> <p><i>A la hermandad de La Ribera toca traer testimonio de los puentes siguientes:</i></p>	<p><i>Generales particulares</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Nanclares de la Oca</li> <li>- El puente de Pobes</li> </ul>
<p>BERANTEVILLA</p> <p><i>A la hermandad de B[e]rantevilla toca traer testimonio del puente de Arze:</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Arze</li> </ul>
<p>YRUÑA</p> <p><i>A la hermandad de Yruña toca traer testimonio del puente de Momario.</i></p>	<p><i>General universal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Momario</li> </ul>
<p>ZUYA</p> <p><i>A la hermandad de Zuya toca traer testimonio del puente de Amezaga.</i></p>	<p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Amezaga</li> </ul>
<p>BARRUNDIA</p> <p><i>A la hermandad de Barrundia toca traer testimonio del puente de Audicana.</i></p>	<p><i>General particular</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El puente de Audicana</li> </ul>
<p>SALINILLAS</p> <p><i>A la hermandad de Salinillas toca traer testimonio del passo de Las Conchas de Salinillas.</i></p>	

Se hizo, asimismo, el 26 de abril de 1692 un mapa de todos los puentes y pasos, tanto generales universales como particulares, por Don Juan Francisco de Landazuri y Echaburu, Caballero de Alcántara, Maestre de Campo, Comisario y Diputado General de la Provincia, con asistencia de Don Pedro González de Echavarri, su secretario, que fue aprobado por la Junta General de 5 de mayo, celebrada en Aranguiz, donde se recogían los nombres y señales de dichos puentes y pasos, los parajes de su situación y hermandades a quienes tocaba traer a las Juntas Generales de Santa Catalina de cada año testimonios de si necesitaban o no reparos para su conservación, según las villas y hermandades que debían hacerse cargo de ellas, de la siguiente manera:

«Puentes y passos generales y universales cuyos reparos únicamente corren por cuenta de la Provincia y no de ninguna de sus hermandades:

En Vitoria<sup>77</sup>, Berantevilla<sup>78</sup>, Yruña<sup>79</sup>, Ubarrundia<sup>80</sup>, Salvatierra, San Millán y Azparrena<sup>81</sup>.

---

<sup>77</sup> «Primeramente el puente llamado de Puente Larra, en la hermandad de Salinas de Añana, que está sito en el río Ebro y es passo para Bilbao y otras partes de Castilla, y sus reparos pertenecen por mitad a esta Provincia y a Castilla. Tiene de ancho catorze pies, y lo que toca a esta Provincia está hecho de cal y canto, y son sesenta baras de largo en dos ojos y parte de otro, hasta una cruz que está hecha en un antepecho. Y el traer testimonio toca a la hermandad de Vitoria.

El puente de Armiñón, sito sobre el río Zadorra, passo general de Castilla para esta Provincia y otras partes. Está hecho de cal y canto, con quatro ojos. Tiene de largo cien baras y de ancho doze pies. Toca el traer testimonio a la hermandad de Vitoria.

El puente de Gamarra mayor, hermandad de Vitoria, sito sobre el río Zadorra, passo de Vizcaya a esta Provincia, Rioja y otras partes. Está hecho de cal y canto en ocho ojos. Tiene de largo sesenta y quatro baras, sin la entrada y salida, y diez y seis pies de ancho. Está hecho con sus antepechos y manguardias. Toca a la hermandad de Vitoria el traer testimonio.

El paredón que está pegante al puente que llaman de Berguenda, en aquella hermandad, en el río Mezillos. Y el traer testimonio toca a la hermandad de Vitoria».

<sup>78</sup> «El puente de Arze, sito sobre el río Zadorra, en la hermandad de B[e]rantevilla, passo de Castilla a esta Provincia y otras partes, y la mitad de sus reparos toca únicamente a esta Provincia y la otra mitad a la villa de Miranda de Ebro. Tiene doze pies de ancho, y lo que toca a la Provincia está hecho de cal y canto, con sus petriles, y son veinte y siete baras de largo, en ojo y medio. Y toca traer testimonio a dicha hermandad de B[e]rantevilla».

<sup>79</sup> «El puente de Momario, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Yruña, passo de Vizcaya a Castilla, que corresponde a los de Armiñón y Foronda. Está hecho de cal y canto en siete ojos, y tiene ochenta baras de largo y quinze pies de ancho. Y azia la parte de Castilla una calçada con sus paredones levantados en ciento y quarenta y un baras de largo con dos ojos, y otra calçada azia la parte de la villa de Mendoza, levantada con sus paredones en cien baras de largo, que dichas calçadas sirven de entrada y salida al dicho puente. Y toca a dicha hermandad de Yruña el traer testimonio».

<sup>80</sup> «El puente de Gangaribay, que llaman Ullibarri Gamboa, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Ubarrundia. Está hecho de cal y canto en dos ojos, sin antepechos, y tiene treinta y quatro baras de largo y doze de ancho. Es passo de la Provincia de Guipúzcoa a esta y a Castilla, y corresponde con los puentes de Armiñón y Escalmeni. Y el traer testimonio toca a dicha hermandad de Ubarrundia».

Puentes y passos generales particulares cuyos reparos, no excediendo de trescientos reales, tocan a las hermandades en cuyos distritos se hallan:

En Badayoz<sup>82</sup>, Zuya<sup>83</sup>, Ayala<sup>84</sup>, Llodio<sup>85</sup>, Arciniega<sup>86</sup>, Quartango<sup>87</sup>, Vitoria<sup>88</sup>, Baldegovia<sup>89</sup>, La Ribera<sup>90</sup>, Ubarrundia<sup>91</sup>, Barrundia<sup>92</sup>, Salinillas<sup>93</sup>, Calzada de Salinillas<sup>94</sup>».

---

<sup>81</sup> «Las calzadas del camino rreal del puerto de San Adrián, passo desde los Reynos de Castilla y esta Provincia a la de Guipúzcoa y Reyno de Francia, es reparo general y que únicamente toca a esta Provincia en lo correspondiente a la calçada de dicho puerto, excepto una oya o torco que está muy cerca y contiguo a la dicha calçada, en medio del dicho puerto, que por diferentes decretos está acordado el cerrarlo para escusar los riesgos que se pueden ofrecer. Debe ser a cuenta de los dueños de los montes donde está el dicho torco. Y el traer testimonio toca a las hermandades de Salvatierra, San Millán y Axpar[re]na, alternativamente».

<sup>82</sup> «La puente que llaman de Yurre, sito sobre el río Zadorra, en la hermandad de Badayoz, passo de Ayala, Zuya y otras partes para la ciudad de Vitoria. Está hecha de cal y canto, con sus petriles en quatro ojos, y tiene cien pies de largo y doze de ancho. Y el traer testimonio toca a dicha hermandad de Badayoz.

El puente de Foronda, en la hermandad de Badayoz, sito sobre el río Zalla, que corresponde al puente de Momario, passo de Vizcaya, Villarreal y otras partes para Castilla. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, y tiene sesenta pies de largo y doze de ancho. Y toca traer testimonio a la dicha hermandad de Badayoz».

<sup>83</sup> «El puente de Amezaga, sobre el río Bayas, en la hermandad de Zuya, passo de Vitoria al valle de Ayala, Orozco, ciudad de Orduña, villas de Bilbao, Laredo, Balmaseda y otras partes. Está hecho de madera, con sus antepechos, y tiene ochenta y seis baras de largo y nueve pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad de Zuya».

<sup>84</sup> «El puente que llaman de Saracho, sobre el río Hermón, en la hermandad de Ayala, camino de Bilbao, ciudad de Orduña y otras partes. Es de cal y canto en tres ojos, y tiene ducientos y veinte pies de largo, con sus manguardias a la entrada y salida. Y el traer testimonio toca a la dicha hermandad de Ayala.

El puente de Marquixana, en el río de Murga, passo de la de Saracho a Bilbao, en la jurisdicción del lugar de Amurrio, de dicha hermandad de Ayala. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene, con su salida y entrada, veinte y siete baras de largo y nueve pies de ancho. Toca el traer testimonio a dicha hermandad de Ayala.

El puente de Ybayzabal, que llaman de Llanteno, sobre el río que baja de Angulo, passo de Balmaseda y Laredo a la ciudad de Orduña, y corresponde al puente de Saracho. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene diez pies de ancho y veinte y quatro baras de largo, con entradas y salidas. Está en la hermandad de Ayala, a quien toca traer testimonio.

El puente de Arechabala, que llaman de Yzoria, en la dicha hermandad de Ayala, en el río que baja a Murga, passo de Saracho y Orduña. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene diez pies de ancho y veinte baras de largo, con entrada y salida. Toca el traer testimonio a la dicha hermandad de Ayala».

<sup>85</sup> «El puente de Areta, en la hermandad de Llodio, sito en el río que va por Llodio, y corresponde con el puente de Marquixana. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene treze pies de ancho y treinta y quatro baras de largo. Toca el traer testimonio de dicha hermandad de Llodio.

El puente que llaman de Llodio, en la dicha hermandad, sito en el mismo río, correspondiente al puente antecedente, passo de Bilbao, Orduña y Castilla. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene treinta y cinco baras y media de largo y doze pies de ancho, en tres ojos. Toca traer testimonio a la dicha hermandad de Llodio».

Los puentes no citados quedaban a cargo de sus hermandades, debiendo ser reparados por aquella en cuya jurisdicción estuviese por un máximo de trescientos reales de vellón, quedando la demasía a cargo de la Provincia. En todo caso deberían llevar testimonio de su estado a la Junta de noviembre de cada año para afrontar su reparo, en caso necesario, y evitar su mayor deterioro futuro y mayor costo.

---

<sup>86</sup> «El puente que llaman de Santa Olar, en el río que va para la villa de Arciniega. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene diez y seis baras de largo, con entrada y salida, y doze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la hermandad de Arciniega.

El puente de Areta, sobre el río que baxa por la dicha villa de Arciniega, passo de Bilbao a Orduña y Castilla. Está hecho de cal y canto, en un ojo, con sus antepechos, y tiene diez y seis baras de largo, con entrada y salida, y catorze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la dicha hermandad de Arciniega.

El puente de Urtaze, correspondiente al antecedente en la hermandad de Arciniega, passo de Balmaseda a Orduña, Castilla y otras partes. Está hecho de cal y canto, en un ojo, y tiene treze pies de ancho y veinte y seis baras de largo, con entrada y salida. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

<sup>87</sup> «El puente de Ylumbe, sito sobre el río Bayas, en la hermandad de Quartango, passo de Ayala y Bilbao para Castilla. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, y tiene ciento y treinta pies de largo y doze de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Arda (sic), en el mismo río Bayas, correspondiente al antecedente de la dicha hermandad de Quartango. Está hecho de cal y canto, en cinco ojos, y tiene de largo ducientos y quarenta y cinco pies, y de ancho quinze. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Marubay, en el mismo río, correspondiente al passo de los dos antecedentes en la misma hermandad. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, [y] tiene de largo ciento y veinte y seis pies, y de ancho onze. Toca traer testimonio a dicha hermandad de Quartango».

<sup>88</sup> «El puente de Subixana de Morillas, sito sobre el río Bayas, passo para la tierra de Losa, Medina de Pomar y otras partes. Está hecho de cal y canto, con sus petriles, y tiene, con su entrada y salida, quarenta y quatro baras de largo y catorze pies de ancho. Toca el traer testimonio a la hermandad de Vitoria.

El puente de Goveo, sito sobre el dicho río Zadorra, en la hermandad de Vitoria, passo de la de Quartango y otras partes. Está hecho de cal y canto, en quatro ojos, con sus antepechos, y tiene cincuenta y seis baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a dicha hermandad de Vitoria.

El passo y calçada del puerto de Techa, en la hermandad de Subixana, correspondiente a los puentes de Murubay y Anda e Ylumbe, passo de Ayala y otras partes para la Rioja y Castilla. Está edificado de muchos paredones y otros reparos contra el río Bayas hasta la villa de Subixana. Toca traer testimonio a la hermandad de Vitoria».

<sup>89</sup> «El puente de Osma, sobre el río [Ho]mezillo, en la hermandad de Baldegovia, correspondiente al puente de Larra, y es passo de Bilbao, Santander y otras partes para Castilla. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, y tiene veinte y quatro baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad.

El puente de Espejo, sobre el río [Ho]mezillo, en la dicha hermandad de Baldegovia, passo para Rioja y otras partes. Está hecho de cal y canto, en dos ojos, con sus antepechos, y tiene cincuenta y seis baras de largo y doze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

<sup>90</sup> «El puente de Nanclares de la Oca, en la hermandad de La Ribera, sito sobre el río Zadorra, passo para esta Provincia, de Salinas de Añana, Villarcayo y otras partes. Está hecho de cal y canto, en seis ojos, [y] tiene de largo ciento y treinta y dos pies, y de ancho quinze. Toca traer testimonio a la hermandad de La Ribera.

Y para evitar fraudes se ordenó que los comisarios que acostumbraba nombrar la Provincia para reconocer los testimonios presentados los cotejasen con los testimonios anteriormente entregados, viesan las diferencias y tomaran conocimiento preciso de su situación, mirando el mapa, «por aver traydo en dichos testimonios puestos los dichos puentes y passos con distintos nombres de los que tienen en el mapa»; viesan también los incluidos en los testimonios pero no señalados como generales o particulares, e hiciesen relación de todo ello a la Provincia para acordar esta lo más conveniente.

Estableció, asimismo, la *Recopilación* alavesa de 1722, en su arancel de salarios, lo que se había de abonar a los comisarios de puentes, por el reconocimiento de los mismos (1.000 mrs. de vellón al día) y a los sobreestantes por las obras y reparos<sup>95</sup>.

La última *Recopilación* alavesa, de 1825, no trata la materia. Recoge, eso sí, dos reales cédulas de Felipe III, una dada en Lerma el 9 de junio de 1603, en que reconocía la jurisdicción del alcalde ordinario de Vitoria para entender en los descaminos que se hiciesen en su jurisdicción, y la del Diputado General en el resto de la Provincia; y otra dada en El Pardo el 1 de enero de 1619, ordenando la puesta en depósito de lo así descaminado.

---

El puente de Pobes, en la dicha hermandad de La Ribera, sobre el río Bayas, para Salinas de Añana, Baldegovia y Lacosmonte. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, y tiene cincuenta y dos baras de largo, con sus antepechos por un lado y otro, y de ancho por lo alto diez pies, y por las entradas veinte. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

<sup>91</sup> «El puente de Luco, en la hermandad de Ubarrundia, sito sobre el río que baxa de Urrunaga. Está hecho de cal y canto, en tres ojos, con sus antepechos, [y] tiene de largo ciento y treinta pies, y de ancho catorze. Es passo de Vizcaya, Aramayona y otras partes para esta Provincia y Castilla, y corresponde al puente de Gamarra. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

<sup>92</sup> «El puente de Audinaca, en la hermandad de Barrundia, passo de San Sebastián para esta Provincia y Castilla, corresponde al puente de Armiñón. Está hecho de cal y canto, en cinco ojos [y] tiene ochenta y quatro baras de largo y onze pies de ancho. Toca traer testimonio a la dicha hermandad».

<sup>93</sup> «El passo y camino que llaman Las Conchas de Salinillas de Buradón, que empieza desde la venta de Ocio hasta la hermita de San Antón, sobre el río Ebro. Toca traer testimonio a la hermandad de Salinillas».

<sup>94</sup> «En Junta General de diez y nueve de noviembre de mil setecientos y cinco se halla mandado incluir en el mapa antecedente la calçada de Salçidilla, sita en jurisdicción de la hermandad de Salinillas, por passo General Universal. Y en su execución se pone esta notación».

<sup>95</sup> «A los sobreestantes de puentes y obras, siendo de fuera de la hermandad donde estuvieren dos ducados, y en ella un ducado, como no sea del lugar donde está la puente o una legua de distancia. Que a estos no se les ha de dar salario».

### III. LA REGULACIÓN EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES

Junto a esta regulación general o provincial desde el s. XIV fue desarrollándose en cada uno de los territorios vascos una normativa nueva, superadora de la dispuesta en los propios fueros locales: las ordenanzas municipales.

Desde una de las más antiguas, la de Deva de 1394, hasta las últimas de finales del s. XIX y principios del XX, los distintos municipios fueron recogiendo en sus normativas propias su preocupación por mantener tanto la seguridad como el buen mantenimiento y reparación de sus calzadas y caminos, asignando, por lo general, parte de las multas impuestas a los contraventores para obras públicas y reparo de puentes, calzadas y caminos. Así lo hizo Deva en 1394<sup>96</sup>, Arería en 1462<sup>97</sup>, Oñate en 1479<sup>98</sup>, y el valle de Léniz en 1495<sup>99</sup>.

Especialmente ricas en información son las ordenanzas de Azpeitia de 1500<sup>100</sup>, y las de Eibar<sup>101</sup> y Oyarzun de 1501<sup>102</sup>.

---

<sup>96</sup> Prohibió dañar los caminos acarreado madera por ellos, so pena de pagar los daños generados [A.M. Deba. Libro Becerro núm. 3, doc. núm. 1, fols. 6 r<sup>o</sup>.-14 vto. Ordenanza 43].

<sup>97</sup> Encomendó a los alcaldes que en el plazo de 2 meses después de su elección visitasen todos los caminos públicos y los mandasen abrir en caso de estar ocupados [A.M. Legazpia. Caj. 1, doc. s/n., fols. 2 r<sup>o</sup>.-13 r<sup>o</sup>. XLV.]

<sup>98</sup> Prohibió sembrar y coger pan «en lugar do ocupe camino público», y ordenó desocupar los caminos, prohibió hacer estercolares y hoyas para sacar tierra, y dividió los caminos en reales y vecinales, a los que asignó una anchura de 3 y 2 estados (en Guipúzcoa el estado era igual a la brazada [1'95 m.], algo más grande que en Castilla). Capítulos CXXVII, CXXXIX, CLXX, CLXVIII: «Los caminos públicos que dezimos «caminos reales» que son seguidos para yr a las vezindades d'este condado e a fuera parte, así como el de Álava e a Legazpia e a Vergara o semejantes, queremos que sean bien anchos que a lo menos aya en anchura de tres estados, e qu'el alcalde hordinario los recorra e examine e el mojone do sentiere que converná. E do los fallare de mayor anchura de los dichos tres estados déxenlos así anchos, e en los lugares do los hallare más estrechos llamen los duennos de las heredades que se atienen a los caminos do es la tal estrechesa e resçiba sumaria ynformación. E si se podiere ynformar cuál de las partes lo estrechó, ensánchelo fasia aquella parte. E si la tal verdad no podiere saber, lo que falta para los tres estados ensanche faza las dos partes e de guisa que aya el dicho espacio entre los mojones que posiere. E quien arrancare mojón puesto d'esta guisa o çerrare pasado el mojón contra el camino, o plantare árboles dentro de los mojones para camino, [c]jaya en pena de seysçientos maravedís, e más qualquier persona pueda cortar o arrancar los tales árboles e llebarlos para sí. E de la pena de los dichos seysçientos maravedís aya el alcalde que examinare los caminos los dozientos e los quatroçientos sean del conçejo». Y CLXIX: «Yten queremos que los caminos de las vezindades, es a saber: los que son de toda una vezindad a lo menos, e que no se entienda vezindad por [que] ayan camino algunas caserías particulares o camino para heredades de personas singulares o de hermitas salvo que, como dicho es, que sea camino de toda la vezindad, que los tales caminos ayan anchura de dos estados y a lo menos, e do fasta aquí se usó más ancho los dexten de la dicha anchura o a lo menos tres estados. E que en los tales se guarde en el mojonar e plantío de árboles e que en todo lo al la forma e tenor del capítulo suso dicho que fabla de los caminos reales, so la dicha pena. E la tal se parta como dicho es» [A. Condes de Oñate (Madrid), doc. núm. 216].

<sup>99</sup> Dispuso que el alcalde se personase en el camino, término o mojón sobre el que se hubiese entablado un pleito [AG Simancas (AGS). Sello (Valladolid), Carpeta 2, núm. 87].

Las ordenanzas de los siglos XVI al XIX siguen desarrollando los temas ya planteados en las ordenanzas precedentes, como es el tema de la limpieza regulada por Orio en 1512<sup>103</sup>, Vergara en 1631<sup>104</sup>, Azpeitia en el s. XVII<sup>105</sup>, Oñate en 1759<sup>106</sup>, Asteasu en 1818<sup>107</sup> y Guetaria en 1820<sup>108</sup>.

<sup>100</sup> Abordaron el problema del interés particular que movía a los miembros del regimiento para reparar los puentes y caminos que les interesaba, dejando de lado el interés general de los vecinos de la villa, por lo que pusieron en manos del regimiento la decisión de abordar unas u otras obras a cargo del repartimiento vecinal, como era costumbre; prohibieron estercolar, romper o cerrar los caminos vecinales o públicos, debiendo mantenerlos desocupados y limpios de árboles, setos o zarzas, «e tierras e piedras e otras basuras... en la anchura que la ley dispone», por parte de los dueños de las heredades, «cada uno en frente e derecho de su heredad»; debían hacerlo para el mes de junio, dejando el paso libre a los que pasaren a pie o a caballo, quedando a cargo del alcalde su visita e inspección; y castigaron los hurtos «quebrantando camino público» con la gravedad que imponían las leyes del reino [A.M. Azpeitia, 781/04. Título II, capítulo 6; título VIII, capítulos XXVIII, XXXVIII; título X, capítulo 1].

<sup>101</sup> Prohibieron cerrar caminos reales y vecinales, so pena de un florín de oro (275 mrs.), destinando la multa en parte para reparo de puentes y calzadas; mandaron acudir en apellido a sus vecinos en persecución de quien hiciere fuerza o quebrantare camino; y castigaron con 50 mrs. a quien sacase barro de camino [A.R.Ch.Valladolid. P. C. Pérez Alonso (F). C-283/5. Capítulos 24, 28, 60, 65 y 73].

<sup>102</sup> Dispusieron, como en Léniz, que el alcalde se personase en el camino, término o mojón sobre el que se hubiese entablado un pleito; prohibieron cerrar los caminos, pudiendo abrirlos los oficiales del valle a cargo de los que los hubiesen cerrado; prohibieron enlodarlos echando «de los canpos e huertas e mançanales e heredades ningunas yherbas de sardaduras o de cabar nin otras cosas de suziedad que pueda hazer lodo»; y dada la difícil orografía del valle, necesitada de puentes y calzadas, establecieron que los alcaldes e jurados, se preocupasen por hacer en los caminos públicos buenos puentes y pontones y buenas calzadas empedradas, a costa del concejo. «E que allende d'ello, sy más fuere menester, todos los vezinos de la dicha tierra por sus personas e con sus familiares e con sus bu[e]yjes e bestias sean tenudos de yr a obrar e hazer las dichas puentes e pontones e calçadas e caminos, so la pena e penas e segund e commo por los dichos alcaldes e jurados les fueren ordenado e mandado»; recogiendo así la cita más antigua que sobre el trabajo en auzolan tenemos en Guipúzcoa [A.M Oizartzun, A-6-1-1. Títulos LII, LXXXV, C, CXXII-6, CXXXIII].

<sup>103</sup> Prohibiendo echar en la calle o camino público «escarmenaduras de lino nin ceniza de lixía nin cáxcaras de lapas nin musclos nin orujo de mançana nin otra semejante suziedad» [A.G. Simancas. Consejo Real. Escribanías, 217-2. Capítulo XLVIII.- La pena de los que echarten escarmenaduras de lino o otras vasuras en calle o en camino público].

<sup>104</sup> Prohibió a quienes limpiaban sus heredades, echar «basuras e piedras e otras cosas desonestas» a cualquier tipo de camino, pues con ello se «ensuçian los dichos caminos e se ençierran y se angostan» [A.M Bergara, 01 C/0173-002.- VI].

<sup>105</sup> Permitió sembrar a sus vecinos en lugares convenientes «con que no estercolen nin rronpan ni çierren caminos públicos ni biçinales de personas y ganados» [A.M Azpeitia, 781.03. Capítulo 112].

<sup>106</sup> Mandó limpiar sus puentes para que no hubiese en ellos «lodos ni basura» [A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo XIV. De los regidores].

<sup>107</sup> Prohibió por edicto de su alcalde echar «caña de maíz ni otra basura» en sus calzadas y caminos [A.M Asteasu, A/7/(1) 211/8].

<sup>108</sup> Su alcalde ordenó a los dueños y arrendatarios de las viñas y heredades que en el plazo de 8 días quitasen la maleza y la tierra que de ellas hubiesen caído a los caminos públicos [A.M Getaria. Sig. 374.05].

Pero no fue suficiente el prohibir ensuciar los caminos haciéndolos depósitos de basura, era también preciso abordar su limpieza y apertura ante su frecuente cierre por parte de las personas y la propia acción de la Naturaleza. Para ello distintas ordenanzas encomendaron a los alcaldes o regidores la inspección anual de los mismos, en los primeros meses después de haber sido elegidos. Así lo hizo la alcaldía mayor de Arería con su alcalde en 1526<sup>109</sup>, Legazpia con sus jurados y fieles regidores en 1533<sup>110</sup>, Elgoibar puso en 1751 en manos de los fieles síndicos regidores el cuidado de las calzadas de la población y de los caminos reales<sup>111</sup>, Oñate reconoció en 1759 como una de las competencias de sus regidores el atender a la limpieza de los caminos y calles públicas<sup>112</sup>, e Irún ordenó en 1769 que los oficiales del regimiento asumiesen la obligación de reconocer los puentes y caminos en marzo de cada año, comisionando para ello a maestros de obras, para abordar los reparos de aquellos que estos declarasen ser necesarios<sup>113</sup>.

Pero la limpieza no era solo cuestión de evitar echar basura, era también cuestión de no ocupar los caminos ni calzadas y de limpiar de broza, maleza y zarzas para dejar expedito y libre el camino al libre tránsito, y este punto se trató más frecuentemente en las ordenanzas. Así lo hizo en 1526 la alcaldía mayor de Arería<sup>114</sup>, lo mismo hizo en 1533 el valle de Legazpia<sup>115</sup>, la villa de Deva en 1536<sup>116</sup>, el valle de Léniz en 1557<sup>117</sup>, Elgueta en 1666<sup>118</sup>, Azpeitia en el

---

<sup>109</sup> A.M Ezkio-Itsaso. Fondo «Alcaldía Mayor de Arería». Sig. 0097.002.

<sup>110</sup> Instándoles a recorrer «todos los caminos rreales, militares, públicos e vizinales del dicho conçejo» y, «si en ellos allaren alguna çerradura, enbaraço e ynpedimiento, por su propia autoridad los derruequen, tolan e quiten, dexen e desenbarasçen libre el tal camino militar e senda pública e común vizinal» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8].

<sup>111</sup> Koldo Mitxelena, FR. JU 118709774.

<sup>112</sup> A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo 14. De los regidores.

<sup>113</sup> A.M Hondarribia, A/5/2/1.

<sup>114</sup> Encomendó a sus alcaldes que «si [en sus visitas] algunos árboles fallaren que estén plantados los corten, e los mojonos que fallaren mudados los agan tornar» [A.M. Ezkio-Itsaso. Fondo «Alcaldía Mayor de Arería», Sig. 0097.002, ordenanza XLVIII].

<sup>115</sup> Al ordenar que los alcaldes si hallaren en sus visitas «alguna çerradura, enbaraço e ynpedimiento, por su propia autoridad los derruequen, tolan e quiten, dexen e desenbarasçen libre el tal camino militar e senda pública e común vizinal» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, ordenanza 16].

<sup>116</sup> Prohibió «cerrar ni ocupar los caminos y senderos y pasajes de los ganados», so pena de 600 mrs. para oficiales y montañeros, pudiendo «desatar y fazer los dichos caminos y sendas y pasajes por su propia autoridad sin pena alguna», si bien se modificó la pena a 2 florines y se aplicó la misma a medias entre el acusador y juez y las obras públicas [A. Conde de Peñafloreda, Caja 151, núm. 3198, ordenanza LXXXVIII].

<sup>117</sup> Ordenó «que todos los vezinos y moradores de este Valle que tubieren heredades ateniende a los caminos rreales y estradas \públicas/ alinpien \y corten/ los setos y árboles y matas y \rramas y çarçales/ que estubieren sobre los caminos, \y den a las agoas sus rregueras debidas/ para que los caminos estén



s. XVII<sup>119</sup>, Elgoibar en 1751<sup>120</sup>, Oñate en en 1759<sup>121</sup>, Irun en 1769<sup>122</sup> y Elgoibar, nuevamente, en 1808<sup>123</sup>

El apeo de los caminos, por haberse perdido memoria de los mismos, solo trató Placencia en 1695<sup>124</sup>, pero su cuidado y reparo fue una preocupación compartida por todos los pueblos, destacando Aya<sup>125</sup>. Y a partir del s. XVII se

---

desembaraçados y pueda entrar y entre el ayere y sol en las calçadas y [no] se enchunguen, porque por tener sombra \y yr las agoas como no deben yr/ con la vmedad se a visto y ve por esperienciã se deshazen, de que viene mucho danno e costa» [A.M Eskoriatza AH, Caja 102, núm. 11, ordenanza 68].

<sup>118</sup> Ordenó que los vecinos más cercanos a los caminos «limpien y desembaraçen los caminos vecinales d' esta jurisdición quitando las piedras y tierras y más embarazos» [A.M Bergara, 01 C/0428-004, ordenanza 7].

<sup>119</sup> Ordenó mantener todos los caminos públicos y concejiles de su jurisdicción «desocupados e limpios», y que ninguno se atreviese a «los ocupar ni usurpar con ninguna cosa, ni árboles ni setos ni çarças, e estén francos e esentos en la anchura que la ley dispone» debiendo limpiarlos los dueños de las heredades colindantes con los caminos, «cada uno en frente e derecho de su heredad, [...] e tenerlos linpios de todos çarçales e setos e árboles e tierras e piedras e otras basuras, de manera que todos los caminantes, ansí vezinos como estraños, puedan andar e pasar libre e esentamente, sin ynpedimiento alguno, a pie e cavallo» [A.M Azpeitia, 781, 03, capítulo 122]. Esta disposición se repetirá en los diversos autos de buen gobierno dados por los alcaldes y regimientos de la época. Dicha limpieza debían hacer dos veces al año [ibidem, 780.12].

<sup>120</sup> Ordenó a los dueños de heredades «en cuios settos o rivazos sobresalieren espinos y zarzales a los caminos reales, como de caserías, a que se ofrezte haian de asistir el alcalde y cura con los santos Sacramentos, expuestos a ofenderles grabemente dichos zarzales, haian de cortar y limpiarlos de forma que no puedan hazer embarazo alguno a los que pasan a cavallo» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9].

<sup>121</sup> Acordó lo mismo, responsabilizando de la limpieza a sus regidores [A.M Oñati, Z-142.8, capítulo 14].

<sup>122</sup> Prohibió cerrar los caminos públicos o de servidumbre y, en cuanto a las aguas, ordenó que los oficiales del regimiento «las hagan echar de los caminos rreales, por el perjuicio que causan, y las dirijan por la heredad o parte que mejor les parezca, sin que ninguno pueda impedir y quitar el curso que se diere a las ttales aguas por los del rregimiento...» y que no se impidiese «a las aguas de los rrríos y arroyos su curso natural y regular, pues deverá seguir por qualquiera parte que sea» [A.M Hondarribia, A/5/2/1, capítulos 75 y 87].

<sup>123</sup> Ordenó que los dueños y arrendatarios de las heredades, jarales y montes que se hallasen pegantes a los caminos reales y de servidumbre «limpien y quiten las ramas, zarzas y demás malezas que impidan el paso libre»..., al igual que «quando caen los ribazos y terrenos a los tales caminos» [Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa-Gipuzkoako Probintziako Artxibo Historikoa (en adelante AHPH-GPAH), 1/1134, B, fols. 3 rº.-9 vto., capítulo 15].

<sup>124</sup> Que ordenó reconocerlos y apearlos «por cuanto se halla muy poca noticia de los caminos reales y vecinales de esta villa y muchos de ellos con el trascurso del tiempo se presume haberse viciado» [A.M Soraluze-Placencia de las Armas, Sig. C-277/08. Ordenanza 43.- De los caminos reales y vecinales de la villa].

<sup>125</sup> Aya ordenó en 1611 que se cuidase y respetase la anchura de 6 codos de sus caminos públicos, 5 codos en los vecinales y 7 en los caminos de carros, prohibiendo ocuparlos haciéndolos «más angostos». El codo común tenía una longitud de 41'79 centímetros.; 4 codos hacían 1 braza (167 cm. = 1'67 m.). [AHPG-GPAH, 2/1266, fols. 53 rº.-64 rº., capítulo 45].

prohibirá el uso de carros herrados «que son los que arruinan los caminos»<sup>126</sup>, disponiendo Elgoibar en 1751 la ordenanza más completa<sup>127</sup>.

El reparo de los caminos y calzadas, puentes y pontones maltratados por el uso o la dura climatología del país, por su parte, requería el esfuerzo de todos y fuertes inversiones económicas. Para sufragar los gastos se procedía al repartimiento fogueral, al cobro de peajes, al quinto de las condenaciones de la alcaldía de sacas cedidas por el Rey a la Provincia para estos fines (pues iban destinadas a la cámara real) y, sobre todo, al uso del importe de las multas impuestas por las justicias de las villas, las cuales se destinaban en su totalidad o se repartían por tercias o medias partes<sup>128</sup>.

La responsabilidad de la ejecución del reparo en sí quedaba en manos de los propios pueblos y de sus oficiales del regimiento<sup>129</sup>. El trabajo en sí lo ha-

<sup>126</sup> Elgoibar, 1751 [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9].

<sup>127</sup> «Las ruinas continuas que se experimentan en los caminos provienen del mucho uso de los carros herrados y de ser tan delgados y cortantes, y después del anochezer no conviene se use, por los fraudes que se cometen en las cargas que conducen. Y para que el daño que hacen en los caminos sea menor y haya menos ocasión para el perjuicio del terreno, ordenaron que para que anden en los caminos reales tengan de ancho en los extremos de las ruedas una onza y quartillo y una onza los que han de servir en montes y caminos ásperos. Y en lo venidero ningún herrero ni carpintero pueda herrar yerro alguno más angosto que de dicha medida, pena de dos mil maravedís. Y los carretteros, después de la oración de las Avemarías y antes del amanecer, no se carguen de vena ni otro género de comercio en el lugar de Alzola, donde está la descarga y carga de los géneros que se introducen por el puerto de mar, so pena de mil maravedís a cada uno por cada vez. Y no entren vaxo de las gotteras de las casas de la población con el carro, ni en caminos enpedrados en los parajes donde fuera de ellos hay caminos destinados para tránsito de carros. Y que el buerizo vaya delante, cerca de los buerios, en toda la población del lugar para evitar las desgracias que se han experimentado estropeando niños los buerios demandados, so la dicha pena» [ibidem, ordenanza 43]

<sup>128</sup> Legazpia destinó en 1533 «las dos partes de la dicha pena sean para el reparo de las fuentes, puentes e caminos públicos, e para las costas e gastos del dicho concejo, e la otra tercia parte para el acusador o denunciador e executor de las dichas penas» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8]; el valle de Léniz, en 1557, destinó «la mitad para reparos de calzadas y caminos/ y la otra mitad para la justicia y executores» [A.M Eskoriatza, AH, Caja 102, núm. 11, ordenanzas 68]; en 1611 Aya «por que puedan hazer mejor lo suso dicho [el reparo de caminos y puentes de su jurisdicción], pues no tiene el concejo rentas para ello», mandó «que todas las condenaciones de estas ordenanzas que no estubieren aplicadas a otra cosa las apliquen para ello [AHPG-GPAH, 2/1266, fols. 53 r<sup>o</sup>.-64 r<sup>o</sup>., capítulo 43]; Legazpia destinó en 1703 sus multas para reparos de caminos, gastos de justicia y necesidades de la villa [A.M Legazpia, Caja 179, núm. 17, ordenanza 34 [en 1751 Elgoibar ordenó «que las [multas] impuestas en todos los capítulos precedentes y otras cualesquiera que se impongan por los alcaldes en juicios, por escrito o verbales, se distribuian por terceras partes: la una para la real cámara, la otra para reparos de calzadas y caminos públicos de esta villa y su jurisdicción, y la tercera parte en las de estas ordenanzas para denunciador y juez» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 54]; Oñate destinará en 1759 las multas «por tercias partes: la una para penas de cámara, otra para gastos y reparos de caminos reales, y la otra para gastos de justicia y denunciador, en los casos en queuviere» [A.M Oñati, Z-142.8, capítulo 68]; y Cegama destinará en 1875 sus multas «para composición de caminos y calzadas» [A.M Ornaiz-tegui, Caja 116 (final), ordenanza 10].

cían los vecinos y particulares en aquellas partes que se hallasen pegantes a sus heredades, o a través del trabajo vecinal o *auzolan*, de larga tradición en nuestra tierra. A partir de la primera referencia al *auzolan* en las ordenanzas de Oyarzun de 1501 van a ser varios los pueblos que recojan esta forma de trabajo comunitario en las suyas: Legazpia en 1533<sup>129</sup>, Azcoitia en 1694<sup>131</sup>, Elgoibar en 1751<sup>132</sup>, Cizurkil en 1756<sup>133</sup>, Berastegui en 1756<sup>134</sup>, Oñate en 1759<sup>135</sup> e Irun en 1769<sup>136</sup>.

<sup>129</sup> Así, en 1533 Legazpia encomendó la tarea a los jurados, fieles y regidores para que, si tras su inspección «hallaren algunas puentes e fuentes, caminos e calçadas derrocadas ho maltratadas que tengan nescesidad de reedificación e rreparo, lo manifiesten e notifiquen al conçejo en su ayuntamiento para que probean en él rremedio» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, título XVII]; Azpeitia acordó en el s. XVII, para evitar el interés particular que pudiera mover al alcalde y fieles «por ssí o juntos» en el reparo de ciertos caminos y puentes de la villa, que fuese decisión del regimiento, so pena de no asumir la villa el costo del reparo, encomendando al alcalde y fieles la vigilancia de su estado «porque por no reparar con tiempo viene a las vezes a caer e perder[se] las tales puentes e caminos, y se recreze mucha más costa, pudiendo antes reparar con muy menos costa» [A.M Azpeitia, 781.03, capítulo 44]; Legazpia dejó en 1703 en manos de la justicia y regimiento de la villa el reparo de «todos los caminos rreales de la jurisdicción de esta villa, puentes y pontones, de suerte que estén tratables para todos en común, y con especialidad para las ocasiones de los tránsitos de las personas rreales y su casa rreal, príncipes y señores» [A.M Legazpia, Caja 179, núm. 17, ordenanza 34].

<sup>130</sup> Dispuso «que todos los tiempos e vezes que el dicho conçejo e ofiçiales d'él e su voz fizieren llamar e notificar en la dicha yglesia de Santa María a que salgan los vezinos del dicho valle e hazer e rreparar e renobar las puentes, fuentes e caminos públicos e biçinales del dicho balle, que todos los vezinos d'él sean tenudos de sallir e acudir, de cada casa del dicho balle una persona maior, a la tal o a las tales obras, so pena de un rreal de cada casa que así no salliere o ymbiare una persona maior» [A.M Legazpia, Caja 167, núm. 8, título XVII. «De cómo han de sallir e acudir para fazer los caminos, puentes e fuentes].

<sup>131</sup> Ordenó que los vecinos limpiasen y conservasen las calles y albercas, pero «los caminos que están fuera de poblado se rreparen y compongan en buena disposición y se mantengan assí a costa de las caserías cuios moradores (con)curarán las más vezes, por el respeto de lo que deven contribuir por decretos provinciales, cada carretera al año» [AHPG-GPAH, 2/1062, B 7º-30 rº., ordenanza 26].

<sup>132</sup> Estableció que fuesen los jurados quienes convocasen «así a los caseros para que acudan con sus bueies como a los peones para todo género de obras y composiciones de caminos que se les ofrezcan a la villa» [Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 12].

<sup>133</sup> Estableció en 1756 que de las rentas del conçejo se diese de comer a los que trabajasen en *auzolan* «graciosamente y sin salario ni jornal, en los reparos de caminos reales y públicos del distrito d'esta misma villa» a razón de 2'5 rs. de vellón a cada uno [A.M Zizurkil, Sig. 297.1, ordenanza 43].

<sup>134</sup> Acordó dar a sus vecinos y habitantes, por trabajar en *auzolan* sin jornal, «la refacción de pan y vino acostumbrada» [AGG-GAOPT 506, fols. 409 rº.-437 vto., capítulo 4].

<sup>135</sup> Acordó que los regidores asistiesen personalmente «en las ocasiones de composición de caminos y calzadas para que su presencia estimule a los oficiales y trabajadores a la mayor aplicación en el nervio y perfección de la obra y su adelantamiento, dando las providencias convenientes para que concurra el vecindario a los acarretos y demás labores que se les ordenare, procediendo en esto con toda igualdad y equidad» [A.M Oñati, Z-142.8. Capítulo XIV].

<sup>136</sup> Dispuso que los «auzovideas» o «caminos y puenttes públicos y seruidumbres que tienen para ussos propios diferentes vezinos y moradores, hauittantes en caseríos, con nombre de «auzovideas», los reparasen ellos mismos «sin dispendio del pueblo, assí como hasta aora se a executtado», sin citar expresamente el trabajo en *auzolan*, que suponemos [A.M Hondarribia, A/5/2/1, Capítulo 87].

Pero se habrá de esperar a 1931 para que un ayuntamiento como el de Irura redacte unas ordenanzas específica para regular «la conservación de los caminos rurales y fomento de los bienes forestales en prestación personal conocida en el país con el nombre de auzolan» (a las que acompañará el padrón de vecinos contribuyentes)<sup>137</sup> para ver la complejidad inherente al sistema de trabajo en auzolan desarrollado en nuestros pueblos.

Pocas veces se ve en las ordenanzas municipales el recurso a las obras de reparo de caminos, calzadas y puentes acordadas a través del sistema de almoneda, y estas son tardías. Es el caso de Elgoibar, que en 1751 encomendó a sus fieles síndicos regidores que cuidasen de las calzadas de la población y de los caminos reales poniendo las obras «en almoneda al mexor postor», asegurándolas con fianzas<sup>138</sup>; o es lo que dispuso el corregidor Don Pedro Cano y Mucientes en 1756 en su reforma hacendística para los pueblos de Guipúzcoa, siempre que su importe excediera de los 20 ducados de vellón<sup>139</sup>.

A partir del s. XIX, al perder las ordenanzas municipales su carácter de «generales» por pasar a regularse el gobierno municipal por las diversas disposiciones y leyes municipales estatales, serán las ordenanzas de policía rural y urbana las que regulen la materia de la seguridad interna de los pueblos en orden al tránsito de caballerías y carruajes, salubridad y limpieza de calles y caminos públicos (generalmente por el sistema de auzolan), el uso de escombros para rrelleno de caminos vecinales o vías públicas y, a partir del s. XX, el uso de alumbrado y llantas de caucho en los vehículos y el tránsito de velocípedos, coches y ómnibus.

Las ordenanzas municipales de Álava que hemos consultado son mucho más parcas que las guipuzcoanas en materia de caminos y calzadas, puentes y pontones, posiblemente porque su regulación estaba, en parte, atendida por la Provincia. Vemos, no obstante, un interés por visitar e inspeccionar su estado y el mantenimiento de la anchura debida y dispuesta por las leyes del reino (36 pies<sup>140</sup> los reales y 18 los públicos) por parte de la justicia y regimiento de los pueblos<sup>141</sup>; la prohibición de dañarlos quitando piedras de las calzadas o ca-

---

<sup>137</sup> A.M Irura, 402/19.

<sup>138</sup> Koldo Mitxelena. FR JU 118708774, ordenanza 9.

<sup>139</sup> A.M Gabiria, Libro de Decretos 1.1, fols. 53 r<sup>o</sup>.-54 vto. (1738-1764); A.M Itsaso, Libro de Decretos 007-005 (1754-1829), fols. 12 r<sup>o</sup>.-13 r<sup>o</sup>.

<sup>140</sup> El pie era igual a 0'27 m.

<sup>141</sup> Las visitas se hacían en Zaldondo cada tres años, según sus ordenanzas de 1777 [Archivo del Territorio Histórico de Álava (en adelante ATHA), Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 47]. Laguardia las hacía anuales [ibidem, D.H. 729, núm. 10, ordenanza 73].

vando los caminos<sup>142</sup>; la prohibición de cerrarlos «romper zanjas ni hacer daño ni oyo»<sup>143</sup>, «sacar tierra ni rozar con pala de yerro ni con hazadón ni con otro ynstrumento»<sup>144</sup> o ensuciarlos con el fiemo<sup>145</sup>.

En todo caso el reparo de los mismos iba a cargo de los pueblos, trabajando en auzolan<sup>146</sup> o pudiendo poner la obra en almoneda a candela encendida (pasando de 200 reales su costa) y dejarla, previa dación de fianzas, en manos de «maestros diestros»<sup>147</sup>, destinando parte de las multas impuestas a sufragar su costa<sup>148</sup>. La excepción a la parquedad de datos fue la tierra de Ayala, que en 1510 los destinó «para el reparo de las calzadas y puentes de la tierra»<sup>149</sup>, y en 1751 hizo una ordenanza expresa para sufragar los continuos y costosos reparos de sus caminos y calzadas, por estar en tierras muy pantanosas y húmedas, destinando sus importes a los pueblos que los hubiesen impuesto<sup>150</sup>.

## IV. LA REGULACIÓN DE LAS JUNTAS, REGIMIENTOS Y DIPUTACIONES EN ÉPOCA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

### 4.1. Álava

Ya en su estudio sobre los caminos en Álava, César González Mínguez demostró el crecimiento competencial de las Juntas Generales alavesas en los asuntos relacionados con la atención de puentes, puertos, pasos y caminos, deteniéndose en las principales obras emprendidas para la construcción y mantenimiento de dichas obras públicas<sup>151</sup>.

<sup>142</sup> Ordenanzas de Laguardia de 1577 [ATHA, Leg. D.H. 729, núm. 10, ordenanza 78].

<sup>143</sup> «Se dejen libres y buenos los caminos», según las ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 48].

<sup>144</sup> Ordenanzas de Luzuriaga de 1577 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 72].

<sup>145</sup> Ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 73].

<sup>146</sup> Son escasas sus referencias. Lo vemos en la ordenanza 57 del lugar de Arriaga de 1631 al decir que «cada y quando que por mandado del concejo se mandare hacer alguna cosa que sea en beneficio de el pueblo, como limpiar fuentes, aderezar caminos o otras cosas semejantes, que el vecino que no viniere como los otros o no embiare persona a la obra por él, que pague de pena un (real)» [ATHA. MUN-81-Arriaga].

<sup>147</sup> Ordenanzas de Zaldondo de 1777 [ATHA, Leg. DH 729, núm. 47, ordenanza 20].

<sup>148</sup> El lugar de Arriaga destinará en 1631 la mitad de las multas al reparo de caminos (y la otra mitad para los vecinos) [ATHA, MUN-81-Arriaga]; y la villa de Izarza lo hará en 1764 para reparo de puentes y caminos «y para lo demás que fuere necesario» [ATHA, Leg. DH 729, núm. 1, ordenanzas 8 y 50].

<sup>149</sup> ATHA, Leg. DH 1244, núm. 2, capítulo 26.

<sup>150</sup> ATHA, Leg. DH 1244, núm. 2, ordenanza 31.

<sup>151</sup> GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., *Las Juntas Generales de Álava y la infraestructura viaria del siglo XVI*. En *Caminería Hispánica II-I. Caminería Física*, Guadalajara: AACHE Ediciones, 1996, p. 130.

Y si bien es cierto que la Hermandad medieval alavesa tuvo unas competencias muy limitadas que afectaban principalmente a la persecución de malhechores, defensa de la justicia y mantenimiento del orden público, pues las ordenanzas de Hermandad no le atribuían ninguna competencia en cuestiones de infraestructura viaria, de forma temprana y progresivamente de las Juntas Generales derivará una actividad normativa de gran trascendencia que permite comprobar dicho crecimiento competencial, el cual afectará a varias cuestiones y, entre ellas, a todas las relativas a la infraestructura viaria<sup>152</sup>.

Así, en 1502 (año en el que se decidió registrar los acuerdos tomados en las Juntas) las Juntas regularon la anchura de los caminos (de 4 brazas)<sup>153</sup>. En 1504 reconocieron al Diputado General Diego Martínez de Álava que los Reyes Católicos les habían concedido competencias para reparar los caminos y puentes de la Provincia<sup>154</sup>.

Eran también las Juntas alavesas las que decidían qué caminos abrir o reparar en la Provincia. Así, de 1511 a 1517 serán continuas las citas a la apertura del puerto de Villafría, junto a Bernedo, que abría el camino de Vitoria a Logroño por Laguardia evitando el peaje navarro de La Población, a propuesta de Logroño, interesada como estaba en facilitar la salida de sus vinos. Y de 1517 a 1592<sup>155</sup> lo serán las referencias a la necesidad de reparar el camino de San Adrián, que la unía, por Guipúzcoa, con Francia y pasaban por él frecuentemente las cabalgaduras y miembros de la realeza, y requería continuos reparos por parte de ambas Provincias en sus respectivos territorios. Fueron frecuentes las denuncias guipuzcoanas del abandono en que Álava tenía su calzada<sup>156</sup>.

<sup>152</sup> Ibidem, p. 133.

<sup>153</sup> Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 11. Según el Diccionario de la RAE es una unidad de longitud (generalmente usada en la marina) basada en la antigua vara castellana y equivalente a 1,6718 m. En otros documentos se habla de 1'64 m.

<sup>154</sup> Algunos de sus procuradores manifestaron el mal estado de algunos de ellos y la necesidad de su reparo, cuyo importe habría de correr a cargo de los pueblos que lo solicitasen y de aquellos otros en cuyas jurisdicciones se hallaban [Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 68].

<sup>155</sup> Actas de las Juntas Generales de Álava, Vol. I, p. 476; y A.T.H.A., Libros de Actas de Juntas Generales, Juntas de 06-05-1523; 05-05-1535; 18-11-1539; 20-11-1539; 07-05-1545; 18-11-1547; 21-11-1548; 25-11-1548; 08-05-1549; 02-08-1549; 23-11-1549; 08-05-1550; 27-05-1550; 11-06-1550; 14 y 19-06-1550; 20, 26, 27 y 30-06-1550; 14-11-1550; 04-05-1556; 11-06-1556; 18-11-1557; 04-05-1562; 27-03-1565; 06 y 07-05-1665; 02-06-1565; 04-05-1591; 11-07-1591 y 07-08-1591.

<sup>156</sup> Finalmente se mandó hacer, al costo más bajo posible, «hechando en los lados de dicha calzada piedras crecidas y grandes que se an de poner de canto y no a lo ancho, para su seguridad y firmeza, y la calçada muy bien hecha para que los viandantes de pie y de a cavallo que por allí passaren caminen con seguridad, por ser el passo tan general e importante» [ibidem, Libros de Actas de Juntas Generales, Juntas de 29-07-1992].

Las Juntas Generales alavesas demostraron un celo extraordinario por la buena conservación de toda la red caminera, delegando en el Diputado General la tarea de supervisar el estado de la misma y el ordenar las obras necesarias en cada momento<sup>157</sup>. El importe de las reparaciones recaía sobre aquellas hermandades locales en cuya jurisdicción se hacían estas, aunque en ocasiones el gasto lo afrontaba enteramente la Provincia o, a través de un impuesto de tránsito, los usuarios.

Al decir de González Mínguez, el conjunto de actuaciones de las Juntas en materia de infraestructura viaria tenía un carácter conyuntural en la mayor parte de los casos y estaban motivadas por la urgente necesidad de reparar los daños causados en los caminos por la adversa meteorología o de adecentar los mismos con motivo de una inminente visita regia<sup>158</sup>.

## 4.2. Guipúzcoa

En el caso de Guipúzcoa, la amplia red viaria en tierra de frontera exigió a la Provincia un importante esfuerzo por mantener la seguridad y la buena disposición en ella. Atención especial hubo de prestar a los caminos cercanos al paso de Beobia, sede de la alcaldía de sacas, cuyos guardas procedían a numerosos descaminos.

Ya desde sus primeras actas las Juntas asumieron la competencia de vigilar la seguridad<sup>159</sup> y el estado de los caminos, e instar a pueblos y personas particulares a su reparación y arreglo, enviando comisarios de calzadas, en caso necesario. Basta ver la extensa relación que Domingo Ignacio de Egaña hace en su *Prontuario* sobre los caminos públicos para ver la dimensión de la preocupación y del esfuerzo que hizo la Provincia para mantener en condiciones su red viaria.

Las referencias a la seguridad de los caminos son esporádicas y puntuales y se debían, generalmente, a malhechores conocidos de la tierra. En 1616, para evitar el «gran deshorden e ynsultos que hazen malas gentes en esta Provincia salteando en los caminos, y aún en casserías y en poblado», acordó la Junta en Guetaria que las villas, alcaldías y valles de la Provincia hiciesen «repartimiento y hermandad de concejos de manera que se reparta en villas y comarcas asenta-

<sup>157</sup> GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., Las Juntas Generales de Álava, *op. cit.*, p. 140.

<sup>158</sup> *Ibidem*, p. 141.

<sup>159</sup> AGG-GAOJDAM 4,11, fol. 29 vto. JG de Elgoibar 10-05-1552. Ante el gran número de ladrones, para dar seguridad a los caminantes estableció premio de 20 ducados para quien los prendiere y llevare al Corregidor para aplicarle justicia.

do número». Y que los alcaldes y regimientos de los concejos afectados convocasen a las villas y lugares de su comarca para que enviasen su gente, en tiempos señalados y a donde fuese necesario, a perseguir y prender a los delincuentes, repartiéndose el gasto entre todos<sup>160</sup>. Surgieron así las hermandades contra malhechores, tan frecuentes en el conflictivo siglo XVII, al haber desaparecido el alcalde de Hermandad medieval, cuya figura intentarán resurgir a comienzos del s. XIX.

Y en cuanto al reparo de los mismos, salpica las actas el privilegio que tenía la Provincia para hacer reparar calzadas y caminos, puentes y pontones, sin embargo de apelación<sup>161</sup>, que tantos conflictos generará su incumplimiento. Salpican, asimismo, las actas las continuas órdenes dadas por las Juntas a los alcaldes ordinarios para «linpiar las çarças y ramas de los árboles que caen sobre las calçadas y caminos públicos» mandando a las partes para que cada uno «en la endereçera de sus heredades» lo hiciesen y cumpliesen, enviando los alcaldes testimonio a la Diputación de haberlo hecho<sup>162</sup>. Y, a partir de 1590, la prohibición de usar en los caminos y calzadas reales y públicos empedrados carros herrados<sup>163</sup>.

Especial inspección, adecuación y reparo de calzadas y caminos se dió en las visitas reales, previamente comunicadas desde la Corte para que no hubiese falta de mantenimiento y pudiese pasar la comitiva regia con toda comodidad por los pasos y caminos, encargando que «los caminos y pasos donde huvieren necesidad y huviere de pasar la [comitiva] se aderezen, ordenando que salgan

<sup>160</sup> AGG-GAOJDAM 40, 3, fol. 8 vto. Junta General de Guetaria, 16-11-1616.

<sup>161</sup> Sirva de ejemplo las citas hechas en AGG-GAOJDAM 15,5, fol. 6 vto. [Diputación de Tolosa, 7-07-1588]; e ibidem 16,3, fol. 37 r<sup>o</sup>. [Junta General de Guetaria, 22-11-1589].

<sup>162</sup> So pena de 10.000 mrs. [AGG-GAOJDAM 25,3, fol. 10 r<sup>o</sup>. Junta General de Cestona, 26-04-1599; ibidem 25,6, fol. 10 vto. Junta General de Azpeitia, 15-11-1599; ibidem 26,2, fol. 7 vto.-8 r<sup>o</sup>. Junta General de Segura, 17-04-1600].

<sup>163</sup> Dicho acuerdo se tomó en la Junta General de Cestona de 10 de mayo de 1590 «por quanto las dichas calcadas y caminos públicos se pierden por los carretos de piedra, cal e madera». Se prohibió por ello el uso de tales carros, so pena de 2 ducados por cada vez que infringiere el acuerdo [AGG-GAOJDAM 16,5, fol. 18 r<sup>o</sup>.]. A partir de 1596 la pena ascendió a 10.000 mrs. por cada vez y perdimiento de los carros; y a partir de 1617 a 20.000 mrs. y pérdida de los carros; mandando que quien, a pesar de la prohibición, tuviese que acarrear con dichos carros pidiese licencia a la Junta o al alcalde y regimiento «con que no entren en heredades ajenas» [A.M. Oiartzun E/2/1/2, fol. 18 vto. Junta General de Cestona, 14-04-1617]. Debían depositarse antes prendas de plata muerta para que con ellas los alcaldes, examinando el daño, lo hiciesen reparar, entendiéndose tales acarretos como extraordinarios [A.M.Hondarribia E/2/1/7, fol. 42 vto. Junta General de Hernani 23-11-1596; AGG-GAOJDAM 23,4, fol. 10 vto. Junta General de Elgoibar, 22-04-1597; ibidem 26,2, fol. 8 vto. Junta General de Segura, 17-04-1600; ibidem, 26,4 fol. 26 r<sup>o</sup>.-vto. Junta General de Zarauz, 17-11-1600, etc. Para conocimiento público se ordenó publicar el decreto por las iglesias de los pueblos, y que los alcaldes lo ejecutasen so pena de 2.000 maravedís].



de cada lugar en su jurisdicción, y las demás personas que fueren menester, de manera que no haga falta en ello y en recibirla»<sup>164</sup>, como ocurrió en las entregas reales de 1615<sup>165</sup>.

El siglo XVIII fue un siglo de importantes cambios en la red viaria de nuestros territorios, y especialmente de la de Guipúzcoa. El impulso por la creación de nuevos caminos reales, para mejorar la comunicación entre los pueblos y las capitales de otras provincias, así como para facilitar el tránsito de postas, viajeros y diligencias, hizo que las Juntas se mostrasen especialmente activas.

A mediados del siglo se planificó por el maestro Francisco de Ibero la construcción del nuevo camino real de coches de 18 leguas, de Salinas a Irún (frontera de Francia). Se fijó su anchura en 22 pies, reforzado con cantoneras de piedra sillar o desbastada, guardarruedas y murallones en diferentes parages para resistir la presión de los montes y de las aguas en un terreno muy quebrado. Se gastaron en él más de siete millones de reales, sin auxilio de portazgo ni peaje alguno, pagándose todo con el solo ingreso del 20%, 10% y 5% de su coste que aportaron la Provincia, los pueblos por donde pasaba el camino y los que se hallaban alejados de él, respectivamente, y se indemnizó a los dueños de las tierras que se habían de ocupar para ensanchar y beneficiar del camino los perjuicios ocasionados, en dinero o en tierras equivalentes, delegando el Consejo al Corregidor la resolución de los conflictos que pudieran generarse.

Debido a tales gastos, y a petición de la Provincia, en 1754 el Consejo dio licencia para emplear en la composición de puentes y caminos al menos el 5% de todos los propios, arbitrios y sisas de los pueblos. No siendo suficiente el dinero recaudado, se solicitó licencia real para habilitar a tal fin el producto de las acciones que Guipúzcoa tenía sobre la Compañía de Caracas; y se llegó a pedir licencia para tomar a censo los caudales precisos hasta la conclusión de las obras, estimadas en 50.000 pesos fuertes. Se creó para todo ello una Tesorería

---

<sup>164</sup> *Becerro de Guipúzcoa, op. cit.*, doc. núm. [278] [1575, Febrero 18. Madrid. Real cédula avisando de la próxima llegada de la Reina a la Provincia, de camino a Bayona para ver a su madre, y se provea de los bastimentos necesarios].

<sup>165</sup> Fue el Corregidor, licenciado Larrea y Zurbano, quien avisó el 31 de agosto de cómo se iba a proceder en Beobia a las entregas de la Infanta D<sup>a</sup>. Ana como Reina de Francia y de la Princesa de España D<sup>a</sup>. Isabel de Borbón, encargando a la Provincia la abundante provisión de bastimentos y el aderezo y reparo del camino por donde había de pasar la comitiva de Salinas a Oñate, Villafranca, Hernani e Irun, «de forma que no haya ympedimiento y que puedan pasar los coches y carros que fueren y vinieren con seguridad» [AGG-GAOJDDJ 68,1. Bifolio]. La Provincia convocó Junta Particular para el 3 de septiembre de 1615, y los allí nombrados comisionaron a Miguel de Goyenechea para que hiciese acomodar y reparar los caminos y calzadas, puentes y pontones, y cortar las ramas para facilitar el libre tránsito de las cabalgaduras, coches y carros, arrastrados en las cuestas por bueyes [AGG-GAOJDAM 39,6, fol. 1 r<sup>o</sup>.].

del Camino. Guipúzcoa obtuvo la licencia solicitada para acensar lo pedido, y en 1765 aplicó también la Junta, para obras de los caminos, lo devengado en penas de cámara por capítulo del fuero.

Culminado el camino de coches, el 11 de diciembre de 1788, para sufragar su mantenimiento y «arreglar uniformemente y señalar las leguas desde el confín de Francia hasta Madrid», el Rey ordenó (a través del Conde de Florida-blanca) que se estableciese arbitrio de peajes en las cuatro barreras de Salinas, Zumárraga, Villabona e Irún (para correr a partir de 1 de enero de 1789), pues pronto enviaría las tarifas y aranceles para cobrarlos sobre los licores, y que procediese a señalar sus leguas<sup>166</sup>.

Y si el «camino de coches» llena gran parte de los registros de sus actas, el «camino de Navarra» vio impulsado su arreglo y mejora a partir de 1752, con la propuesta hecha por el Conde de Gages para restaurar el comercio desviándolo de Bayona<sup>167</sup>.

Especialmente gravoso fue siempre el mantenimiento del camino y puerto de San Adrián, muy dañado en los inviernos. A lo largo de los s. XVI y XVII las Juntas fueron tomando diversos acuerdos en orden a su aseguramiento (pues eran frecuentados por salteadores y malhechores) y su buena conservación, pero fue a partir de 1736 cuando se abordó con fuerza su «composición» y en 1737 se acordó su ejecución, hablando antes con la Parzonería de Segura (por cuyo suelo transcurría), que acordó dar mil reales anuales al proyecto.

---

<sup>166</sup> Reunida la Diputación el día 29, el director de correos Don Francisco de Arcaraso dijo que la regla que se empleaba para señalar la dimensión de las leguas y poner las pirámides era de 800 varas castellanas por legua y 4.000 la media legua, medida que se usaba de Burgos a Vitoria. Pero había tres clases de leguas: las vulgares o comunes (se contaban «vulgar y comunmente por costumbre de un paraje o término a otro, y no tiene determinada dimensión sino aquella que le ha dado la vulgar y común adopción», por lo que en unos reinos eran más largas que en otros, habiendo diferencias dentro de un mismo reino de una provincia a otra), las geográficas (tenían dimensión determinada, pero no era igual en todos los autores, dando unas diecisiete leguas y media a cada grado geográfico), y las legales o civiles (eran las que tenían una dimensión declarada y señalada por las leyes, y en España eran de 3.000 pasos o 15.000 pies regulares, como se decía en las *Partidas*, y en Guipúzcoa se venían usando las de 15.000 pies). Siendo estas últimas en Guipúzcoa de 15.000 pies, si se había de contar de 8.000 varas o 24.000 pies estas excederían a las leguas de España en 9.000 pies, resultando leguas excesivamente largas, pues en lugar de las dieciocho que se habían contado hasta la fecha en todo el camino real de coches (de la frontera a Salinas) solo se contarían 13'5 leguas. Así se representó al Rey, y este ordenó el 25 de octubre de 1790 que se dejasen como estaban «por ahora», sin hacer novedad alguna en la medida, y que Álava siguiese señalando las leguas de su camino «esperando, tal vez, que lo haga antes la de Guipúzcoa».

<sup>167</sup> El Consulado de San Sebastián acogió favorablemente la idea y contribuyó con 30.000 reales a condición de que el mismo se extendiera de Tolosa a San Sebastián. Apoyó también la idea el Virrey de Navarra, y se comisionó para ello al maestro Ibero.

Y en cuanto a los puentes, muy numerosos en la geografía guipuzcoana, hemos de decir que fueron objeto de gran atención por parte de los pueblos y de la Provincia. Especialmente difícil y conflictivo (por hallarse bajo la titularidad del señor e Murguía, aunque se hizo muchas veces de ella cargo la Provincia) fue el puente de Ergobia, en Astigarraga, destruido o desbaratado por las continuas avenidas del río Urumea o para evitar el paso de las tropas enemigas. En 1727 se tomó el acuerdo de hacerlo de piedra.

### 4.3. Vizcaya

En Vizcaya, por su parte, el cuidado y vigilancia de los caminos y calzadas, puentes y pontones, se hallaba también en manos de las Juntas del Señorío reunidas en Guernica, y de sus Regimientos (General y Particular) y Diputaciones (en Bilbao). La lectura de sus actas, y del registro de los actos legislativos dispuestos por sus instituciones de gobierno y publicado por M<sup>a</sup>. Ángeles Larrea y Rafael Mieza, nos da una visión bastante detallada de la preocupación que movió al Señorío en materia de caminos y calzadas.

Así, en 1538 (a poco de confirmarse el *Fuero Nuevo* en 1528) se acordó negociar con la Corona la conservación de la merced real concedida al Señorío para aplicar las penas arbitrarias que debían conformar las penas de cámara al reparo de caminos. El incumplimiento de dicha merced por parte del licenciado Benegas, Corregidor del Señorío, hizo que en 1560 se acordase solicitar su ratificación por parte de la Corona. Para determinar la materia, en 1574 el Consejo pidió al Corregidor que informase sobre ello, y en 1575 se acordó que las penas de cámara y pecuniarias se aplicasen al reparo de caminos. Y ello se repetirá en años sucesivos, por ser disposición recogida en fuero, pidiendo al Corregidor su cumplimiento. Requerido por el Regimiento el Corregidor ordenó que, conforme al fuero y provisión real, se aplicasen en todo el Señorío y villas las condenas arbitrarias a los reparos de caminos. Para asegurar y regular dicho fondo se nombraron receptores de las condenas para reparo de los caminos en las audiencias del Corregidor y en la de sus tenientes de Vizcaya, Encartaciones y Merindad de Durango, y se ordenó que todos ellos y los alcaldes de las villas llevasen libro especial para su control y cuenta.

A partir de 1543 son continuas las disposiciones ordenando a villas y anteiglesias el reparo, para mayo, de sus caminos, puentes y calzadas (evitando los siempre costosos y gravosos repartimientos) y el envío de testimonio de su ejecución al Corregidor. En caso de incumplimiento debería abonar 6.000 mrs. de multa y se enviaría a su costa, para el reparo del mismo, al «juez de términos». En 1570 se elevó la multa a 1.000 mrs.

Para conocer el estado de los caminos, se repartía su inspección entre los regidores o se comisionaba al Corregidor. El acuerdo del reparo de caminos tomado por el Regimiento era ordenado ejecutar por fuero, a villas y anteiglesias, por el Corregidor. En caso de necesidad y falta de recursos era también el Corregidor vizcaíno quien daba licencia para proceder al repartimiento «conforme a vecindario y recursos»<sup>168</sup> o «de acuerdo a sus fogueraciones», teniendo consideración en el repartimiento «al aprovechamiento que cada pueblo tiene y terná, en manera que el pueblo e vezino que más provecho tiene contribuya más que el que no tiene tanto» (o se pedía provisión real para ello, en caso de afectar a pueblos cercanos)<sup>169</sup>, llegándose a repartir cantidades muy importantes. En todo caso se acostumbró a pedir y se pedía a cada vecino que hiciese hasta un estado de calzada o «una braça de calçada de piedra menuda»<sup>170</sup> por fuego.

El incumplimiento del reparo acordado por el Regimiento y ordenado por el Corregidor fue constante, llegando su denuncia hasta las Juntas de Guernica, y se hubo de reiterar frecuentemente la orden, estableciendo plazo determinado para su cumplimiento. Así, en 1580, dado que «que muchos caminos pasajeros y reales estaban muy mal reparados y había muchos pasos peligrosos» y no se cumplían los decretos anteriores, el Regimiento General ordenó que cada anteiglesia y villa reparase en 20 días los caminos de su jurisdicción, presentando testimonios ante el Corregidor y nombrando inspectores<sup>171</sup>.

El 18 y 23 de abril de 1591 se trató en Regimiento General cómo aún no se habían reparado los caminos por parte de algunas anteiglesias, a pesar de que los inspectores o comisarios nombrados para supervisar los reparos hicie-

<sup>168</sup> 1576/08/23 Regimiento Particular (Libro 4, fol. 19 r<sup>o</sup>).

<sup>169</sup> 1575/11/09 Regimiento General (Libro 2, fol. 266 r<sup>o</sup>).

<sup>170</sup> 1588/01/22 2<sup>o</sup> Regimiento General (Actas de Tierra Llana IV, punto 23.31, p. 181-182).

<sup>171</sup> Decía el Regimiento que muchos caminos pasajeros y reales estaban muy mal reparados y había muchos pasos peligrosos; que en otros Regimientos se había decretado que se reparasen por parte de las villas y anteiglesias del Señorío, cada uno en su distrito, en plazo de 20 días, so pena de enviar personas particulares a hacer dichos caminos y malos pasos (con días y salarios a costa de los negligentes y remisos), y a ejecutarles las penas, pero que, aunque habían pasado (en algunos casos) más de 5 meses, no los habían reparado «ni adobado y estaban todavía tal que sin mucho peligro no podían andar ni pasar por él» a pie ni a caballo. Se volvió, por ello, a mandar a las villas, anteiglesias y ciudad que reparasen los malos pasos y caminos de sus distritos «bastante e suficientemente» en plazo de 20 días, llevando al Corregidor testimonios ciertos y verdaderos de cómo los habían reparado, «a vista y esamen de hombres buenos, con juramento que agan primeramente [ante] todas cosas». Se ordenó, asimismo, que dicho mandato se publicase en las villas y ciudad por sus procuradores, y en las anteiglesias se notificase a sus fieles para que lo cumplieran, so pena de 10.000 mrs. a cada uno para reparo de dichos caminos. Y que pasado el plazo fuesen personas a hacer vista ocular, con comisión del Corregidor, y se castigase a los negligentes. Se nombraron para ello cinco inspectores (un regidor y cuatro tenientes de merino) [1580/05/11 Regimiento General (Libro 4, fol. 108 r<sup>o</sup>.); y Actas de Villas y Ciudad, II, punto 68.7 y 68.8, pp. 427-428].

ron cargo a algunos fieles por su negligencia de todo lo que dejaron de obrar en los últimos siete años pues «todavía estaban por hazer las dichas calçadas y enpedradas en muchos caminos reales y pasajeros en algunas anteiglesias y lugares, por remisión y negligencia de los dichos fieles». Se mandó, por ello, que el teniente general de Vizcaya que residía en Guernica hiciese visita general cuando saliere y viese lo que se había hecho y obrado «de calçada y enpedrada en los dichos caminos de lo que se les hizo cargo por los dichos comisarios» y, donde no se hubiese obrado, se obrase a costa de los fieles «que an sido remisos y an disimulado sin lo executar»<sup>172</sup>.

Pero junto al reparo de caminos y calzadas se había de afrontar también la limpieza de árboles, ramas y zarzas de los caminos reales. Dicha limpieza o desbroce de caminos se encomendaba a las justicias ordinarias de las villas y fieles de las anteiglesias, y se debía hacer en un breve espacio de tiempo (15 días) so pena de incurrir en una grave multa (3.000 mrs.), debiendo enviar testimonio puntual de haber ejecutado la orden al Corregidor. A su cargo se hallaba también el impedir que circularan por las calzadas y enpedradas reales los carreteros con sus carretas, debiéndolos denunciar, en su caso, los fieles de las anteiglesias al Corregidor o a sus tenientes.

El enorme gasto que suponía para Vizcaya el mantenimiento y reparo de sus caminos y calzadas, puentes y pontones (más de 6.000 ducados al año) hizo que en 1575 se acordase solicitar a la Corona provisión real para que los lugares y villas de fuera del Señorío contribuyesen al reparo de los caminos de Vizcaya. Incluso se hicieron diligencias para ello a petición del Consejo.

Pero al mismo tiempo, deseando eximirse de los repartimientos que en ella se hacían para el reparo de puentes y pontones extraños al Señorío, solicitó también otra real provisión para que en adelante no se le exigiese contribuir (como se hacía, aunque fuese contrafuero) para el reparo de aquellos, especialmente de los puentes burgaleses de «Trespaderne, Lerma, Bribiesca, Oña y otras partes de Castilla», cuyo reparo se hacía en base a repartimientos.

Dicha exención ya había obtenido Guipúzcoa en 1572 (y obtendrá Álava en 1644). Y teniendo ese hecho como referente y basándose en que tenía que mantener once puertos de mar, más de cien caminos reales y muchas calzadas, más de doscientos puentes y muchos pontones de tabla y madera<sup>173</sup>, que se destruían continuamente por los muchos ríos y arroyos que había en todo su término, y que no había otros caminos por donde andar y pasar los carros con

<sup>172</sup> Actas de Tierra Llana, V, punto 5.54, pp. 69-70.

<sup>173</sup> No los podía hacer de cal y canto porque su distrito tenía 19 o 20 leguas de largo y más de 15 de ancho.

las mercaderías, mantenimientos y provisiones que venían e iban a Castilla, Vizcaya solicitó a Felipe II, y este concedió el 26 de febrero de 1576, provisión real de exención de contribuciones para dicho fin, por ser, además, un contrafuero<sup>174</sup>.

---

<sup>174</sup> Se decía en ella que el Señorío encargó a su agente en corte que se solicitase el quitar la nueva imposición que a Vizcaya se le había puesto, por vía de repartimiento, hacía 4 o 5 años, para reparo de los puentes de Traspaderne, Lerma, Bribiesca, Oña y otras partes de Castilla, y últimamente enviando jueces de comisión habían llevado más de 1.500 ds. Que el agente consiguió real provisión para que en adelante a nadie del distrito de Vizcaya se le repartiese y cobrase maravedí alguno para ello. Y que, en virtud de ciertas cartas y provisiones reales, le habían sido repartidas muchas cantidades de maravedís hacía 3 o 4 años para reparo de dichos puentes, «lo que antes nunca se abía hecho ni se le abía mandado pagar ni repartir semejantes repartimientos ni otros para fuera del distrito e jurisdicción del dicho Señorío, por aber sydo y ser libre de los tales repartimientos e ynpuşyçiones por ley particular de su fuero e por uso e costunbre ynmemorial, como hera cosa notoria, y porque en el dicho Señorío abía honze puertos de mar e más de çient caminos reales e duzientos e más puentes e muchos pontones a causa de los muchos ríos e arroyos que ay en él, e los más dellos ser de tabla e madera, por no aber posibilidad de los poder azer de cal y canto porque su distrito tiene de largo dizenuebe o beynte leguas y quinze o más de ancho; e demás de las dichas puentes e pontones tenía el dicho Señorío muchas e largas calçadas en todo su distrito e término por no aber otros caminos por donde poder andar y pasar de unos lugares a otros ni para traer del mercaderías, mantenimientos ni probisyones a Castilla; y porque no sesase el trato e (comercio) de estos nuestros reynos de Castilla, como en efecto çesaría a no azer y reparar las dichas calçadas, puentes y pontones del dicho Señorío. Y por conservar el dicho trato y comerçio, repartiendo entre sy por no tener ni aber propios comunes, gastaban en cada un año hordinariamente más de seys mill ducados, porque lo que en un año se azía e reparaba se perdía y gastaba para el siguiente mediante las muchas aguas y creçientes que abía en el dicho Señorío; e ansymismo en reparar y adreçar sus muelles y cays de los dichos sus puertos e muros para que no puedan enpeçer los enemigos, por estar en frontera de Françia e de Ynglaterra e \de/ otras partes. E ansymismo porque, mandándose por çédulas nuestras azer e adreçar sus armas para estar aprestados e alistados para la guarda e conçeberaçión de aquella costa, como tan leales y abentajados basallos y súditos nuestros, hordinariamente abían gastado e abían de gastar en esto, demás de los gastos de los dichos reparos, grandes cantías e sumas e marabedís, e ansy estaban gastados e adeudados. E aunque d'ello estos nuestros reynos rescibían gran bien e aprobechamiento a causa del dicho trato e comersyo, e por ser defendidos por aquella costa de los enemigos, nunca le abían ayudado al dicho Señorío en sus grandes y continuos gastos, ni él lo abía pidido ni retenido, aunque para ello abía grandes causas y ocasyones. Y la parte de las dichas villas de Lerma, Oña, Bribiesca e Traspaderne syn fundamento lo abían pidido e yntentado, e syn çitar ni llamar al dicho Señorío abían enbiado juez de comisyón para la cobrança de los dichos repartimientos, con días y salarios, los quales les abían executado y hexecutaban llebando presos a los bolseros, syn embargo de su fuero, e abían cobrado los dichos repartimientos para en cada una de las dichas puentes; e antes que biniese a notiçia del dicho Señorío e de su Junta General los dichos sus bolseros, por no se ber en tan larga prisyon e por no padeçer tanta molestia, buscaron con qué pagar e pagaron los dichos repartimientos. E aunque se abía echo contradición e pidido se rebocasen las probisyones por virtud de que se azían los dichos repartimientos, e que de aquí adelante no se les echasen ni repartiesen marabedís algunos de los semejantes repartimientos ni otros ningunos para las obras de las dichas puentes ni para otras de fuera del dicho Señorío, por la razón que dicho tenía. E atento que por las mismas causas a la nuestra Probinçia de Guipúzcoa se le abía conçeçido probisyón para ello rebocando todos los repartimientos que se le abía hecho, aunque el dicho Señorío tenía pedido lo mismo, y respondídole se terná quenta para adelante, no hera bastante remedio, porque cada vez que se le repartiese qualquier repartimiento abía de tener pleytos y debates, e antes que remediase se gastaría más cantidad que el prinçipal que se le

Dada su importancia, se llegará a solicitar sobrecarta de esta real provisión. Ello no obstará para que, cuando se proceda a romper la peña de Orduña para abrir el paso y la ciudad de Orduña proponga pedir al Rey que mande repartir en el reino, en especial en las ciudades y lugares más interesadas en abrir y hacer el camino, por ser «paso tan ynportante a todo el reyno», y ella sola no podía asumir su coste, el Señorío apoyase su propuesta pero aclarando que él no participaría en los gastos que supusiese alcanzar la licencia.

Es más, la apertura de dicho camino, con la ruptura de la peña, se quiso afrontar con un repartimiento general para las poblaciones del propio Señorío. A ello se opusieron algunas de sus villas (Bermeo, Durango Elorrio, Ondarroa, Lequeitio, Guernica, Ochandiano, Villaro, Hermua y Rigoitia) alegando que sus ventajas solo beneficiaban a Bilbao, Valmaseda, Portugaleta y Encartaciones y a los propios mercaderes de Burgos, cuyas posibilidades económicas para afrontar su costo eran mayores «por las gruesas aziendas que posen y negoçios y mercadería de mucha utilidad que lleban y traen por el dicho camino», y que ellas ya afrontaban sus propios gastos sin la ayuda de Orduña. Alegaron, además, que el mismo criterio se seguía en Guipúzcoa, «de donde se an seguido grandes utilidades y nobleça a la tierra», y que de lo contrario, «por ser carga que no podrían tolerar», se seguirían daños y costas.

Muchos fueron los caminos que tuvo que atender el Señorío en época Moderna dentro de su territorio para facilitar la comunicación entre sus pueblos y el tránsito de mercaderías, y mucho el gasto soportado. Pero, consciente de que el mismo no se lograría sin un buen enlace a Castilla por Álava, hubo de reclamar en muchas ocasiones el aderezo de los caminos y calzadas de los pueblos alaveses.

Así, por ejemplo, en 1576, ante el mal estado de los caminos de Vizcaya y Álava, el agente en corte (Martín de Zaldibar) pidió al Rey que el Corregidor de Vizcaya (Perea) hiciese vista ocular de los caminos del Señorío hasta sus puertos, así como en los valles de Ayala, Llodio, Aramayona y Villarreal, confinantes

---

repartiese. Por lo qual nos fue suplicado mandásemos conceder al dicho Señorío cartas e probisyón real para que de aquí adelante no se le hechase ni repartiese marabedís algunos para las dichas puentes de Oña, Lerma, Traspadermia y Birbiesca ni para otras puentes ni reparos de fuera parte del dicho Señorío, o como la nuestra merçed fuese»

El Rey ordenó que «en quanto nuestra merçed e boluntad fuere, mandamos que agora ni de aquí adelante al dicho Señorío e a sus villas y çiudad e distrito no se hechen ni repartan ni cobren d' él marabedís algunos para el reparo y adreço de las dichas puentes ni de otras algunas de fuera parte por ningún conçejo ni justicia de fuera del dicho Señorío» [1576/04/02 Regimiento General de Tierra Llana, Villas y Ciudad (Actas de Villas y Ciudad, T. II, punto 38.6, pp. 228-231) Cómo alcanzó provisión real en el remedio de los repartimientos que se hacían en Vizcaya para puentes de Castilla].

con Vizcaya, y le comisionase para que los mandase reparar y acondicionar, con sus puentes y pontones, haciendo los repartimientos necesarios para ello «pues el provecho e dano que ynterbiene por no aber suficienes caminos es común de todos». Al parecer el Rey solo le comisionó para los de Vizcaya dejando los de Álava para las justicias ordinarias alavesas. Visto la importancia de su contenido, acordó el Señorío requerir a estas para que cumpliesen la real provisión, la cual obedeció en Vizcaya el Corregidor<sup>175</sup>.

Con dicha real provisión en abril de 1576 se requirió a los alcaldes mayores y ordinarios de Ayala, Aramayona, Orozco y villa de Villarreal a que reparasen los caminos, puentes y pontones de su jurisdicción. En vista de su incumplimiento, el 23 de agosto se ordenó hacer las diligencias necesarias para cumplir la misma. Vizcaya obtuvo sobrecarta para obligar a las villas alavesas al cumplimiento de la orden anterior, y tres años después (el 7 de agosto de 1579) se mandó averiguar si habían cumplido la real provisión. No habiéndolo hecho, el 30 de noviembre del mismo año se ordenó informar a la Corte el incumplimiento de la real provisión, carta y sobrecarta que ordenaba el reparo de aquellos.

Las actas de las instituciones vizcaínas renuevan continuamente, a lo largo del siglo XVII, las disposiciones tomadas en el XVI para el buen funcionamiento de su red viaria, siendo responsables de los reparos y limpiezas de sus caminos y calzadas sus anteiglesias y villas. El Regimiento General enviaba su recordatorio puntualmente a sus autoridades y, en caso de remisión, era el Corregidor quien enviaba su despacho y orden para cumplimiento de lo acordado.

La novedad del s. XVII quizás fuese la de que, para sufragar los gastos, empezó a instalarse el uso del peaje en los caminos y puentes. La primera referencia que tenemos se remonta a 1616, en que la Junta General de Guernica prohibió el cobro de peajes a los vizcaínos en el Señorío, y diez años después (1626) se recriminó a Guerricaiz por hacer prendarias y exigir imposiciones nuevas.

---

<sup>175</sup> Decía en ella el Rey que dichos caminos «estavan tan mal reparados que con mucha dificultad y trabajo se podía traxinar e llebar por ellos los mantenimientos y mercaderías que hiban de Castilla al dicho Señorío, e d'él a Castilla, y cada día se perdían y murían muchas cabalgaduras en los dichos caminos, a cuya causa no se atreían los arrieros a llebar los dichos mantenimientos y mercaderías, y acaecía aber muy grand falta en el dicho Señorío e valles de los dichos mantenimientos, e padescía la gente d'él mucha nesçesidad, y los que los llebaban los bendían muy más caros que en otras partes de aquella costa donde tenían reparados sus caminos»; y si no se reparasen los caminos y malos pasos «de cada día se yrían empeorando y sería causa, sy no se remediase, de despoblarse hese dicho Señorío, e çesaría el trato e comerçio d'él». El encargo expreso del Rey fue que «con mucha diligencia e cuidado agais adereçar e reparar los caminos e puentes e pontones e calzadas e malos pasos que ubiere en los términos de las villas e lugares e Tierra Llana» del Señorío, enviando relación de lo actuado en el plazo de 15 días al Consejo [Madrid, 08-02-1576. Punto 55.7 de las Actas de Tierra Llana, T. II, pp. 521-523; punto 38.8 de Actas de Villas y Ciudad, T. II, pp. 231-233].



De señalar es también que, finalizando ya el siglo, se contempló la necesidad de hacer nuevos caminos para carros «con el fin de que no se echen a perder los caminos reales». Todo un precedente para lo que será el siglo XVIII, siglo de mejora sustancial de la red viaria vizcaína y vasca en general, que reforzará los caminos existentes y abrirá otros nuevos activando la comunicación interna de los territorios y, sobretodo, «para Burgos, las dos Castillas, Rioja y otras partes», lo que exigió una mayor inversión y obra con el «rompimiento de caminos».

La falta de recursos propios, y lo poco aportado por los peajes, llevó a Vizcaya a solicitar al Rey en 1725 que las reparaciones de los caminos reales fuesen a costa de la Real Hacienda. Y no consiguiendo el favor, en la Junta General de 1752 se recurrió a la imposición de arbitrios. Se empezó imponiendo sobre el tabaco en polvo y en hoja, y se continuó con el vino, permitiéndose así la bajada de 6 reales en cada foguera.

No siendo suficientes tales recursos, en 1769 se solicitó y obtuvo licencia real para tomar el dinero a censo, y a partir de 1792 la parte de los bienes mostrencos, vacantes y abintestatos que se extraían en Vizcaya.

## V. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SERVICIO DE CARRETERAS EN LOS TERRITORIOS VASCOS EN EL SIGLO XIX

Las sólidas bases constituidas a lo largo de los siglos del Antiguo Régimen en materia de caminos y calzadas, puentes y pontones en «las Vascongadas» seguirán marcando la pauta del quehacer caminero a lo largo del siglo XIX en ellas, a la par que se asentará y consolidará una nueva organización e institucionalización para la atención y régimen de aquel.

La Constitución de 1812 dejó en manos de los Ayuntamientos constitucionales, entre otras cosas, «la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes... y todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato»<sup>176</sup>; y así lo estuvo también en nuestros territorios, si bien se tenderá progresivamente a vincular dicha competencia a las Diputaciones vascas.

En Vizcaya continuaron los peajes cobrados, en base a aranceles, en las cadenas. Especialmente importante fue el arancel aprobado en 1821 por las Cortes para regir en Guipúzcoa, que pasó a aplicarse en los caminos reales de Vizcaya

---

<sup>176</sup> Constitución de 1812. Título VI: Del gobierno interior de las Provincias y de los pueblos. Capítulo I: De los Ayuntamientos. Art. 321: Estará a cargo de los Ayuntamientos: punto 7, «Cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes y cárceles, de los montes y plantíos del común, y de todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato».

en los que se exigía el derecho de portazgo<sup>177</sup>. Las cadenas o peajes se hallaban en distintos puntos de carretera a cargo de los cadeneros, pudiendo trasladarse de unos puntos a otros. En 1846 se publicó el *Arancel de peajes de los caminos reales del territorio de Vizcaya*, a aplicar en cada una de las barreras establecidas en el camino real de Arratia, en los que iban de Bilbao a Durango y de Durango a Bermeo. Debían pagar los peajes incluso los concejos, solicitándose en 1852 su exención por algunos de ellos.

A partir de 1864 se empezó a contemplar la exención de peajes en varias cadenas cuando se condujesen abonos para heredades, leña, helechos y otros objetos, mientras estudiaba la Junta General reunida en Guernica el Proyecto de suspensión de portazgos de las carreteras del Señorío<sup>178</sup>. Pero fue en 1872 cuando se creó una Junta encargada de adoptar algunas medidas económico-administrativas con relación al servicio de carreteras y portazgos del Señorío<sup>179</sup>.

Se continuó también con los arbitrios sobre bienes de consumo, declarándose en 1823 que los pueblos tenían facultad de imponerlos para abrir nuevos caminos, según la ley del Fuero<sup>180</sup>. Y si antes se gravó con el arbitrio, con preferencia, el tabaco y el vino, ahora se gravará el vino de pasto común y de postre, el aguardiente y el chacolín, suspendiéndose esta exacción por dos años en 1864.

Hubo cambios, sin embargo, en los repartimientos que aún se hacían a prorrata entre los pueblos, ya que en 1829 se suprimieron, subrogándolos a la Tesorería General del Señorío<sup>181</sup>. En Guipúzcoa fue en 1845 cuando la Provincia creó su Caja de Caminos, alimentada por los arbitrios, haciéndose en adelante ella cargo de la apertura y mantenimiento de sus caminos<sup>182</sup>.

En materia de conservación, en 1824 Álava aprobó su Reglamento para la conservación de los nuevos caminos construidos a expensas de la Provincia<sup>183</sup>; en 1831 publicó sus leyes penales para la conservación de los mismos y sus

---

<sup>177</sup> 1821/08/12 Diputación General (Libro 73, fol. 0 r<sup>o</sup>.) RO comunicando la aprobación por parte de las Cortes del arancel que rige la Provincia de Guipúzcoa, que pasará a aplicarse en los caminos reales de Vizcaya en los que se exija el derecho de portazgo.

<sup>178</sup> 1864/07/15 Junta General (Libro 106, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>179</sup> 1872/12/13 Diputación General (Libro 111, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>180</sup> 1823/05/23 Junta General (Libro 74, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>181</sup> 1827/07/19 Junta General (Libro 76, fol. 63 vto.).

<sup>182</sup> AGG-GAOJDIT 21.11. Así se propuso en el Plan General de Caminos presentado a la Junta General de Villafranca.

<sup>183</sup> *Reglamento para la conservación de los nuevos caminos construidos a expensas de esta Provincia de Álava*, Vitoria, 1824.

arboledas, reconociendo su competencia en la materia a su Diputado General<sup>184</sup>; y en 1884 reguló su personal de servicio y la conservación de sus carreteras y caminos vecinales de primer orden<sup>185</sup>. Guipúzcoa hizo lo propio en 1851<sup>186</sup>.

Vizcaya, por su parte, acordó en 1831 nombrar una Comisión Permanente de Caminos compuesta de un individuo por cada merindad, asociados con el Padre de la Provincia y el Consultor primero<sup>187</sup>. Pero fue en 1854 cuando, reunido el Señorío en su Junta General, se leyó un informe sobre el sistema económico a seguir en la construcción de caminos, que proponía crear una Comisión Permanente de Caminos<sup>188</sup>, que inició su actuación en 1857<sup>189</sup>, la cual jugó posteriormente un importantísimo papel en la organización y régimen de gobierno de los caminos.

En cuanto a la construcción de caminos, Vizcaya empezó a abordar la materia en base a asociaciones impulsadas por su Diputación<sup>190</sup>. Para la conservación de los mismos fueron divididos en trozos y se crearon reglamentos<sup>191</sup>, aprobándose en 1841 el *Reglamento de Caminos de Vizcaya*<sup>192</sup> y la creación de una Dirección General de Caminos<sup>193</sup> a cargo de un director facultativo encargado de administrar y organizar los caminos del Señorío<sup>194</sup>. En 1850, debido a la gran cantidad de trabajo que había de atender, se creó una Subdirección de Caminos, el nombramiento de cuyo subdirector quedó a cargo del mismo director general de caminos<sup>195</sup>.

---

<sup>184</sup> Leyes penales que el señor Diputado General de la M.N. y M.L. Provincia de Álava manda observar para la conservación de los caminos y arboledas, de que es único juez, Vitoria, 1831.

<sup>185</sup> *Reglamento para el personal de servicio y conservación de carreteras y caminos vecinales de primer orden de Álava*, Vitoria, 1884.

<sup>186</sup> *Ordenanzas para el servicio y conservación de la carretera general y ramales de la Provincia de Guipúzcoa*, Tolosa, 1851.

<sup>187</sup> 1831/07/12 Junta General (Libro 78, fol. 170 rº.). Era Padre de la Provincia Don Pedro Novia de Salcedo y Consultor primero Don Casimiro de Loizaga.

<sup>188</sup> 1854/11/01 Junta General (Libro 102, fol. 0 rº.).

<sup>189</sup> 1857/07/27 Diputación General (Libro 103, fol. 0 rº.).

<sup>190</sup> 1818/07/14 Junta General (Libro 71, fol.- 56 vto.).

<sup>191</sup> 1818/07/01 Diputación General (Libro 71, fol. 34 rº.) Reglamento formado por la Diputación General para la conservación de los caminos de Durango, después de la primera entrega de los trozos; 1820/12/04 Diputación General (Libro 73, fol. 0 rº.) Disposiciones tomadas para velar por el buen estado de los caminos de la Provincia; 1840/12/21 Diputación General (Libro 87, fol. 0 rº.). Se aprueba el *Reglamento constitutivo de la Junta de Caminos de la vereda de Pancorbo según su nueva organización*.

<sup>192</sup> 1841/07/20 Diputación General (Libro 87, fol. 0 rº.) Se aprueba el Reglamento de Caminos de Vizcaya.

<sup>193</sup> 1841/07/27 Observaciones generales de la Dirección General de Caminos de Vizcaya.

<sup>194</sup> 1848/11/09 Diputación General (Libro 99, fol. 0 rº.).

<sup>195</sup> 1850/12/04 Diputación General (Libro 100, fol. 0 rº.).

Para completar la organización del servicio de caminería en Vizcaya, en 1856 se presentaron en la Diputación las *Bases relativas a la dirección y administración de los caminos del Señorío de Vizcaya*, se nombró una nueva Comisión Permanente de Caminos y se dividieron estos en secciones, nombrándose en cada una de ellas sus directores<sup>196</sup>.

En 1857<sup>197</sup> aquellas Bases dieron lugar a un *Reglamento de Dirección y Administración de los Caminos de Vizcaya* (cuya reforma se propuso ya en 1864<sup>198</sup>), y se ordenó su impresión y circulación por el Señorío, mientras se transformaba la vieja Comisión Permanente de Caminos en la Comisión de Caminos y Ferrocarril<sup>199</sup> al introducirse el ferrocarril en Vizcaya. Para 1866 dicha Comisión Permanente de Caminos se transformó en Junta Permanente de Caminos, actuando como Junta Consultiva y auxiliar de la Diputación, especialmente en todo lo relativo al ferrocarril de Triano<sup>200</sup>.

Abordado el problema de los caminos vecinales (no reales), en 1850 se aprobó el *Proyecto de apertura de caminos vecinales de primer orden y de comunicación de pueblos del Señorío de Vizcaya*<sup>201</sup>, mientras se iban incorporando a la administración de la Diputación otros caminos vizcaínos<sup>202</sup>. Poco después, en 1852, se facultó a la Diputación para que, en caso urgente, pudiese disponer la ejecución de cualquier camino de primer orden que creyese necesario<sup>203</sup>.

De 1860 a 1868 diversas Juntas Generales vizcaínas estudiaron en profundidad la clasificación definitiva de los caminos vecinales del Señorío propuesta por parte de la Comisión Permanente de Caminos, distinguiéndolos, finalmente, en caminos vecinales de 1º y de 2º orden, pretendiendo satisfacer con ello las necesidades de los pueblos<sup>204</sup>. Lo mismo hizo Guipúzcoa en las *Bases* establecidas 1898 por la Diputación para auxiliar a los ayuntamientos en la construcción y conservación de los caminos vecinales, entendiéndose por caminos de 1º orden los que interesaban a uno o varios pueblos a la vez y fuesen de tránsito activo y frecuente, y de 2º orden los poco transitados<sup>205</sup>. Y se estableció, asimismo, que

---

<sup>196</sup> 1856/05/05 Diputación General (Libro 102, fol. 0 rº.).

<sup>197</sup> 1857/02/05 Diputación General (Libro 103, fol. 0 rº.).

<sup>198</sup> 1864/06/04 Diputación General (Libro 106, fol. 0 rº.).

<sup>199</sup> 1858/07/16 Junta General (Libro 103, fol. 0 rº.).

<sup>200</sup> 1866/02/01 Diputación General (Libro 107, fol. 0 rº.).

<sup>201</sup> 1850/05/08 Junta General (Libro 0, fol. 0 rº.).

<sup>202</sup> 1850/06/06 Diputación General (Libro 99, fol. 0 rº.).

<sup>203</sup> 1852/05/31 Junta General (Libro 100, fol. 0 rº.).

<sup>204</sup> 1860/07/17 Junta General (Libro 104, fol. 0 rº.).

<sup>205</sup> La frecuencia de tránsito en los caminos de 1º orden derivaba de llevar al viandante al mercado, a una carretera nacional o provincial, a una estación de ferrocarril o fábrica de producción de fuerza

los vecinos de cada pueblo asistiesen a la reparación de sus respectivos caminos con carro y bueyes; y los que no los tuviesen, que acudiesen personalmente, reconociendo la labor en auzolan tan típica de nuestros territorios<sup>206</sup>.

Para la seguridad de los caminos, en 1833 se aprobó en Guipúzcoa el primer reglamento de Policía de la mano del Marqués de Narros<sup>207</sup>, que fue ampliado en 1847 y años posteriores<sup>208</sup>, junto al Reglamento para el servicio y conservación de los mismos, hecho por los inspectores y directores de caminos «para la conservación y buen orden de las carreteras»<sup>209</sup>. Álava hizo las suyas para la conservación y policía de las carreteras transversales en 1843<sup>210</sup>, y para la construcción, conservación y policía de carreteras y caminos vecinales de 1º orden en 1884<sup>211</sup>.

Pero la elaboración del Reglamento de Policía de Caminos en Vizcaya no fue fácil. En 1845 se aprobó un Reglamento de policía y unas instrucciones con los deberes y obligaciones de los peones camineros (del camino vizcaíno-guipuzcoano llamado de la Reina Cristina<sup>212</sup>), cuya actividad venía siendo regulada en Álava desde 1841<sup>213</sup> y en Vizcaya desde 1843<sup>214</sup>. En 1858 ya se trabajaba en el nuevo *Reglamento de Policía de Caminos*<sup>215</sup>, y en 1862 se encargó a los tres

---

eléctrica destinada al alumbrado público, o de cualquier otra circunstancia que obligaba a transitar activamente por el mismo [AGG-GAOJDIM 2001, 09, art. 1].

<sup>206</sup> 1866/07/06 Junta General (Libro 107, fol. 0 rº.). En 1907 Guipúzcoa aprobó un Reglamento para la ejecución, mejora y reparación de los caminos vecinales usando la prestación personal de auzolan [AGG-GAOJDIT 1031 a, 21].

<sup>207</sup> AGG-GAOJDIM 2/7/141. Se remitió a los alcaldes para su cumplimiento por medio de sus alguaciles, dando a los peones camineros el auxilio necesario.

<sup>208</sup> *Ordenanzas de policía para el servicio y conservación de la carretera general y ramales de la Provincia de Guipúzcoa*, publicada en Tolosa en 1847 [AGG-GAOJDIT 21.9; y 622, núm. 4]. Se ampliaron en 1862, 1871, 1876 y 1889.

<sup>209</sup> AGG-GAOJDIT 622, núm. 4. Fue realizado por José Ramón de Mendiola, Bartolomé de Arza y Francisco de Palacios, y aprobado el 15 de marzo de 1847.

<sup>210</sup> *Ordenanzas para la conservación y policía de carreteras transversales de la Provincia de Álava*, Vitoria, 1843.

<sup>211</sup> *Ordenanzas para la construcción, conservación y policía de las carreteras y caminos vecinales de primer orden de la Provincia de Álava*, Vitoria, 1884.

<sup>212</sup> *Reglamento de policía de los caminos de Vizcaya e instrucción de los deberes y obligaciones de los peones camineros*, Bilbao, 1845 [AGG-GAOJDIT 622, núm. 3 (1846)]. Dicho camino afectaba a los pueblos de Elorrio, Vergara, Elgueta, Durango, Abadiano y Apatamonasterio.

<sup>213</sup> *Reglamento para el servicio de los peones camineros de Álava, Vitoria, 1841. Se mejoró poco después con el Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros de Álava*, Vitoria, 1843.

<sup>214</sup> Con el *Reglamento de los peones camineros de las carreteras de Bilbao a Pancorbo*. Bilbao, 1843.

<sup>215</sup> 1858/07/17 Junta General (Libro 103, fol. 0 rº.).

arquitectos directores facultativos de los caminos reales del Señorío que elaborasen su proyecto, así como sobre el número de peones camineros necesarios<sup>216</sup>, y que observasen enteramente el Reglamento para remediar el mal estado en que se hallaban los caminos reales del Señorío<sup>217</sup>. Para 1864 el *Reglamento de Policía de Caminos* ya fue aprobado<sup>218</sup>, y modificado en 1883<sup>219</sup> y 1894<sup>220</sup>. En los 3 territorios se incorporarán a la vigilancia de los mismos primero los miñones, y después el Cuerpo de Miqueletes<sup>221</sup>.

En Vizcaya se discutió largamente el libre uso de los carros de llanta estrecha, que tanto perjudicaba a los caminos, decantándose por el libre uso para el transporte de castaña y otros productos agrícolas<sup>222</sup>. Y habiendo asumido la Diputación, como una de sus principales tareas, la conservación de las carreteras que se hallaban a su cargo, en 1848 nombró visitadores para recorrer los caminos a fin de señalar las reparaciones precisas, dirigir y vigilar la labor de los peones camineros e informar a los directores y a la Diputación de todo<sup>223</sup>. Con ello, en 1850 se formó el «Cuerpo estable de peones camineros»<sup>224</sup> a los que se dará su Reglamento<sup>225</sup> (que se modificará en 1868<sup>226</sup>), se vestirá con capotes de abrigo<sup>227</sup> y protegerá con un Montepío<sup>228</sup>. En Guipúzcoa se les daba, además, sombrero, chapa, canutos, reglamento, carabina y canana para vigilar los caminos, y a algunos fusiles con sus bayonetas, dos paquetes de cartuchos y uno de pólvora<sup>229</sup>.

<sup>216</sup> 1862/10/27 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r<sup>o</sup>).

<sup>217</sup> 1862/10/17 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r<sup>o</sup>).

<sup>218</sup> 1864/07/22 Junta General (Libro 106, fol. 0 r<sup>o</sup>.) Se aprueba informe aprobando, con modificaciones, el Reglamento de Policía de Caminos.

<sup>219</sup> *Reglamento para la policía y conservación de las carreteras, caminos y calles de la villa de Bilbao*, Bilbao, 1883; y *Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros, adoquinadores, canteros, conductores y barrenderos de Bilbao*, Bilbao, 1883.

<sup>220</sup> *Reglamento de policía de las carreteras de Vizcaya*, Bilbao, 1894.

<sup>221</sup> 1863/02/06 Diputación General (Libro 106, fol. 0 r<sup>o</sup>.) En Guipúzcoa se hizo el Reglamento de miqueletes en 1853 [AGG-GAOJDIT 21,12].

<sup>222</sup> 1823/05/23 Junta General (Libro 74, fol. 0 r<sup>o</sup>.); 1824/05/28 Junta General (Libro 75, fol. 0 r<sup>o</sup>.); 1841/04/02 Junta General (Libro 87, fol. 0 r<sup>o</sup>.); 1846/07/13 Junta General (Libro 96, fol. 0 r<sup>o</sup>.); 1848/07/19 Junta General (Libro 0, fol. 0 r<sup>o</sup>.); 1850/05/11 Junta General (Libro 0, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>223</sup> 1847/09/09 Diputación General (Libro 98, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>224</sup> 1850/03/30 Diputación General (Libro 99, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>225</sup> *Reglamento de los peones camineros del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1850.

<sup>226</sup> 1868/07/19 Junta General (Libro 108, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>227</sup> 1858/01/13 Diputación General (Libro 103, fol. 0 r<sup>o</sup>.).

<sup>228</sup> 1862/07/10 Junta General (Libro 105, fol. 0 r<sup>o</sup>.). El Montepío de los camineros de Guipúzcoa se aprobó por la Diputación el 11 de mayo de 1900.

<sup>229</sup> AGG-GAOJDIM 2/6/98 (1829).

Esta evolucionada, madura y autónoma organización y régimen de la caminería vizcaína (al igual que la guipuzcoana y alavesa) sufrirán un profundo cambio a partir de la ley de 21 de julio de 1876.

En el caso de Vizcaya, ante la declaración de que se aplicase la misma en ella sin pérdida de tiempo ni contemplación alguna, en 1877 se declararon disueltas la Comisión Permanente y la Diputación Foral<sup>230</sup>. Y ante la orden del General en Jefe del Ejército del Norte para que se disolviesen las Juntas Generales, se acató la misma con la protesta de la Diputación General<sup>231</sup>, la cual acordó levantar acta para consignar la más solemne y formal protesta contra la irregularidad de la disolución de las últimas Juntas Generales extraordinarias vizcaínas<sup>232</sup>.

En mayo de 1877 se aprobó un dictamen del síndico del Señorío proponiendo elevar un recurso al Rey pidiendo la derogación del real decreto relativo a la nivelación de Vizcaya con las demás provincias del reino<sup>233</sup>. Pero tras anunciarse el nombramiento de la Diputación Provincial, y considerándose inútil la resistencia, acordó la Diputación General su disolución definitiva<sup>234</sup>.

La pérdida de las instituciones forales y la consiguiente administración interina hasta la constitución de las Diputaciones Provinciales, puso a los tres territorios vascos bajo el intervencionismo del Gobierno central a través de la Presidencia del Consejo de Ministros, hasta que la ley estuviese «cumplida en todas sus partes»<sup>235</sup>. Dicha ley autorizaba al Gobierno, entre otras cosas, a acordar con audiencia de las Provincias, «si lo juzga oportuno, todas las reformas que en su antiguo régimen foral exijan, así al bienestar de los pueblos vascongados como al buen gobierno y seguridad de la Nación» (art. 4).

En esa fase de adaptación de las Provincias Vascongadas al régimen constitucional el Consejo de Ministros consultó en 1879 al General en Jefe del Ejército del Norte sobre la conveniencia o no de modificar el régimen administrativo de los Territorios Vascos en materia de fomento forestal y caminos. Este, considerando que habían sido suficientes las reformas administrativas y económicas realizadas por el Gobierno, declaró que debía evitarse todo cuanto se refiriese a

<sup>230</sup> 1877/02/15 Regimiento General (Libro 112, fol. 0 rº).

<sup>231</sup> 1877/04/26 Junta General (Libro 112, fol. 0 rº).

<sup>232</sup> 1877/04/27 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

<sup>233</sup> 1877/05/08 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

<sup>234</sup> 1877/05/14 Diputación General (Libro 112, fol. 0 rº).

<sup>235</sup> Así se recoge en el real decreto de 13 de noviembre de 1877 de la Presidencia del Consejo de Ministros [Publ. VICARIO DE LA PEÑA, N., *Los Conciertos Económicos de las Provincias Vascongadas*. T. II. *Apéndice*. Impr. Andrés P. Cardenal (Bilbao, 1902), pp. 34-35].

que dichas Provincias cambiasen su forma de actuar en la materia pues este cambio afectaría muy directamente al régimen administrativo cuya bondad se había reconocido, que no había dificultad en que continuaran como en principio se había consignado en la misma ley de 1876, y que eran suficientes las disposiciones tomadas por las Diputaciones para atajar los excesos que se hubieran cometido o cometieren, e instó al Gobierno a no alterar el régimen y administración de los montes y caminos vascos y a conservar las atribuciones de sus Diputaciones Provinciales<sup>236</sup>.

Por ello el Estado reconoció las facultades que las Diputaciones Vascas venían ejerciendo, convirtiéndose estas en las instituciones competentes en materia forestal y caminera de las Provincias Vascas; y las autoridades estatales aplicaron, cuando intervinieron en asuntos del ramo, las leyes generales y ordenanzas aprobadas y publicadas por las Provincias<sup>237</sup>. Y en manos de las Diputaciones, y de sus Comisiones de Fomento, se mantuvo hasta la supresión de los Concierdos Económicos, en 1937, para Vizcaya y Guipúzcoa, por Franco<sup>238</sup>, en que quedaron solo en manos de las Diputaciones los caminos vecinales.

---

<sup>236</sup> Nota entregada al Ministerio el 28 de mayo de 1909 (AGG-GAOJDT, 168.7).

<sup>237</sup> Así se dice en el real decreto de 27 de diciembre de 1910 referente a montes [Gaceta de Madrid núm. 362, de 28 de diciembre de 1910, pp. 733-734].

<sup>238</sup> ARRIETA, L. y M. BARANDIARAN, *Diputación y modernización: Gipuzkoa 1940-1975*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2003, p. 141.



# **EUSKAL HERRIKO BIDEAK GURE AROAN: IKERKETA BERRIRAKO IDEIAK**

Los caminos del País Vasco en nuestra era: ideas para nuevas investigaciones

The roads of the Basque Country in our era: ideas for new investigations

David ZAPIRAIN KARRIKA  
Ereiten Kultur Zerbitzuak

Fecha de recepción / Jasotze-data: 22 de enero de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 20 de julio de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 24 de agosto de 2021

Euskal Herriko errepideak Aro Garaikidean aztertzerakoan bideen esanahi soziala lehenetsi dugu. Hau da: bide erraldoiak eraikitzeak zer nolako eragin soziala izan duen aztertzea, hain zuzen ere. Bide garaikideak gizarte-gatazkaren isla balira horrek horrela gizartea hobeto ulertzeko balio lukeelakoan. Horretarako, herritarron historiari bide emate aldera, artxibo pertsonalak eta lekukotasun zuzenak bilatzen saiatu gara. Era berean, Jason W. Mooreren teoriak eta tresna kontzeptualak gurera ekartzen saiatu gara, metodologia berritzean ikerketaren ikuspuntua zabaldu daitekeelakoan.

Hitz gakoak: Errepideak, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Kapitalozenoa, Debagoiena, Biriatu.



En nuestro análisis de las carreteras en la Edad Contemporánea hemos dado prioridad al significado social de los caminos. Esto es: hemos profundizado en el impacto social de la construcción de carreteras de gran magnitud. Hemos analizado la sociedad a través de los conflictos sociales sobre las carreteras contemporáneas. Para ello, y con intención de ampliar la historia social, hemos recogido y estudiado archivos personales y testimonios directos. Asimismo, hemos aplicado las teorías y mecanismos conceptuales de Jason W. Moore con el objeto de utilizar metodologías innovadoras en temas y estudios actuales.

Palabras clave: Carreteras, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Capitaloceno, Debagoiena, Biriatu.



The social meaning of roads is the focus of our analysis of the road-network during the Contemporary Age. In other words: we gave special significance to the social impact of highways. We tried to analyse society through the study of social conflicts in relation to contemporary roads. With the purpose of expanding social history, we collected direct testimonies and personal archives. In addition, we applied the theories and conceptual tools designed by Jason W. Moore to our case study. Our final aim is to expand current research making use of innovation methodologies.

Keywords: Roads, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Capitalocene, Debagoiena, Biriatu.

## AURKIBIDEA

I. BIDEAK ETA BIDAIAK. II. BIDAIA PRESTATZEN. III. BIDEAN ARGITU NAHI DUGUNA. IV. BIDAIA EGITEKO BIDE BAT AUKE-RATU. V. AP-1: DEBAGOIENAKO IGP-AK. VI. ONDORIOAK. VII. ERANSKINA. VIII. BIBLIOGRAFIA.

### I. BIDEAK ETA BIDAIAK

Euskal Herriko bideak Aro Garaikidean. Ertz askotako ibilbidea dela begi bistakoa da. Hori dela eta, lerro hauetan zehar bideari ezinbesteko osagaia erantsiko diogu: bidaia. Bidea eta Bidaia, banandu ezinezko bikotea da. Halaber, bidaia izango dugu gure interes gunea azaltzeko gakoa. Hau da: noraezean ez ibiltzeko bidaiak bideari zentzua, helmuga eta argia ezartzen dizkio. Bideari. Hori da, hain zuzen, gure bidaia honetan abiatzeko finkatuko dugu lehena: zertarako bidea? Horretarako, bideak eta Historia eskarmentu pertsonalean lotzen dituen oinarritzko bi kontzeptu ekarriko ditugu gogora. Lehengoa, orokorra, José Antonio Rodríguez Ranzek doktore eta irakasleak esandakoa: Historiari galdera paratzen diogunean, gure mundu-ikuskeraz uzten dugu agerian; nork bere kezkek bideratzen ditu galdera horien bidez. Bigarrena, Gipuzkoako komunikabideen inguruan Elena Barrena Osoro doktore eta irakasleren laguntzaz historialari izaten hasi ginekoa: bidea eginkizun soziala da.

Barrena Osoro eta Rodríguez Ranz aipatzea ez da debaldekoa. Elena Barrena Osororekin hasi ginen ulertzen zein zen gure ogibidea, baita hura gauzatzeko ere. Ez nolana, Gipuzkoako bideak ikertzen baizik! 1997an *Gipuzkoako komunikabideen Historia* deritzan bildumaren baitan izan zen hori. Ia hamabost urte beranduago, bilduma eta ikerketa gunerara eraman ninduen Rodríguez Ranzek bueltan. Biei, Barrena Osorori zein Rodríguez Ranzi, doakie nire eskertza.

Arestiko bi aipamen horiek xaloak ematen badute ere, balekoak zaizkigu gure artikularen muina eta abiapuntu finkatzeko. Gure aurrean bideak ditugu, baina bideak alde batetik bestera joateko esparru hutsak ez dira. Harreman sozialak, ikuspegi sozialak, ideologia... islatzen eta bideratzen dituztelakoan gaude. Bideek esanahia dute, ez dira neutroak.

Behar bada militarrek eraikitako bideak horren adibiderik gordinenak dira<sup>1</sup>. Jakina, «militarrek eraikitako bideak» diogunean, bortxazko lanetara zigortutako presoek esklabutzan egindako lanak direla esan nahi dugu. Hasiera batean balore estrategikoa omen duten bideak dira hauek, baina zigortzea, umiliatzea, disziplinatzea eta debalde eraikitzea dute helburu nagusia. Balore estrategikoa aitortuta ere, hori ez da behin-betikoa. Hura desagertzean oso bestelako balorea eranstean zaio: turistikoa, hain zuzen ere. Are: kasu batzuetan, behin baino gehiagotan erantsi ere.

Hala gertatzen da, esaterako, Jaizkibel mendian militarren agindupean eraikitako bidearen gainean. Izan ere, Hondarribia eta Pasaia Jaizkibelgo tontorretik lotzea ez da bide honen helburua. Esan bezala, hasieran interes militarra omen dago horren atzean. Aitzitik, errepide horrek eskaintzen duen ikuspegiak berehala hartzen du balorea<sup>2</sup>. Donibane eta Hondarribia lotzeko ez, baina Biarritz - Donostia ardatz turistikoa elitistaren baitan bai. Aurrerago, berriz, Done Jakueren bidearen zati bezala. Kasu xalo honek bikain erakusten du bide baten gainean egin daitekeen berrinterpretazio soziala. Izan ere, erro historikorik ez duen Gipuzkoan zeharreko Done Jakueren bidea, are gutxiago Jaizkibeldik, Gipuzkoako biderik zaharrena bezala hartzen da.

Beraz, bideen gaineko nolabaiteko apropiazio soziala ematen da<sup>3</sup>. Horretan sakondu nahi dugu. Aro Garaikideko Euskal Herriko bideak zeharkatzeko bidaia honetan noraezean ez ibiltzeko bidearen izaera soziala nola topatu eta, era berean, horren bidez gure egungo kezka sozialak partekatzea dugu eta helmuga. Zehatz-mehatz, XX eta XXI. mendeetan bidegintza gatazka sozialaren aurkibidea zein den jakin nahi dugu.

## II. BIDAIA PRESTATZEN

Edozein bidaia abiatu aurretik egiten ohi dugun moduan, honetan ere «bidaia-gidak» kontsultatu ditugu. Ustekabean, baina, hauek ez ziren uste bezain ugari. Alegia, Euskal Herriko bide garaikideak aztertzen dituzten lanak

---

<sup>1</sup> MENDIOLA, F. eta E. BEAUMONT, *Esclavos del franquismo en el Pirineo*. Tafalla: Txalaparta, 2006; ORGANERO, Á., *Batallón de pico y pala: cautivos toledanos en Lesaka*. Arre: Pamiela, 2015; Juan Carlos García-Funesen tesia ere ezinbestekoa da: GARCIA-FUNES, J. C., *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. PDF-a sarean eskura: <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/handle/2454/28831> (2021ko urtarrillaren 6an kontsultatua).

<sup>2</sup> Edo txirindularitzaren profesionala zein amateurraren klasikoa bihurtuta.

<sup>3</sup> Berdin gertatuko da erabilerarik gabeko trenbideekin, bidegorri ala pasealeku bihurtuta. Esparru hau oso interesgarria da. Izan ere, bide garaikideen hastapenak eta garatzea ezin da ulertu tresnarik gabe. Trenbideei buruz, argitalpen honetan Olaizolaren artikulua dugu.

guk uste baino urriagoak dira eta, normalean, ez daude Historiaren ikuspuntutik idatziak<sup>4</sup>:

- Autoroute française A51 (Historique): [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute\\_fran%C3%A7aise\\_A51\\_\(Historique\)/D%C3%A9tail](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_(Historique)/D%C3%A9tail) eta Autoroute française A64 (Historique): [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute\\_fran%C3%A7aise\\_A64\\_\(Historique\)](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_(Historique)) (2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua). Euskal Herria kontinental zeharkatzen duten bi autopisten gaineko laburpenak.
- *Bizkaia: carreteras 1985-1990*, Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 1991.
- *Carreteras de Bizkaia (1990-2000): autoría y gestión bajo la dirección... José Félix Basozabal Zamakoa*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 2001.
- FERNÁNDEZ, J., *La autovía en el espejo*, Tafalla: Txalaparta, 1989.
- FRANCISCO UGARTONDO, E. de., *Perspectivas de la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, *RIEV*, 42-2 (1997), 355-366 or.
- PALACIOS MENDOZA, V., *Caminos y puentes alaveses*. <https://www.euskonews.eus/0110zkb/gaia11001es.html> (2020ko apirilaren 14ean kontsultatuta)<sup>5</sup>.
- RODRÍGUEZ RANZ, J. A., *Gipuzkoako komunikabideen Historia. 4: 1938-2010*, Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2011. Topatu bibliografiaren artean, hau da Historiatik eta historiagilearen ikuspuntutik idatzitako bakarra. Alegia, prozesu historiko gisa hartzen dira bideak, garaian garaiko inguruan txertatuta eta dagokion gainontzeko gizarte-osagaiekin uztartuta. Metodologia egoki baten gainean eraikita. Rodríguez Ranzek Aro Garaikidearen bideak ikertzeko proposatzen duen metodologia goraiatzekoa da, eta eredu gisa balio du. Izan ere, foru araudien, aurrekontuen eta planeamendu orokorraren peskizan jartzen gaitu honek, lanen egitea eta honen ingurukoak aztertu aurretik. Horrela, bide garaikideen gaineko ikerketak ez gaitu soilik behin-betiko artxibo-gelara eramango, zerbitzu teknikoaren bulegoetara baizik... bai eta PDFen eremura ere.

---

<sup>4</sup> Artikulua idazten ari garela, 2020ko abenduan, EHUK Heriberto Pérez Aceboren liburua iragarri berri du: *Errepideak. I: bide-sarea eta trafikoa*. Alabaina, ez du ematen Euskal Herriko adibidea jorratzen duenik, errepideak ingeniariaren ikuspegi orokorretik lantzen du. Aurretik Gurrutxagak eta Osese (2011) eta Gurrutxagak, Osese eta Iturratek (2018) egin bezala.

<sup>5</sup> Artikulu laburra da; XX. mendea baino ez du aipatzen.

- SANZ LEGARISTI, P., *Postabidetik AP-I autobidera*, Gasteiz: Arabako Foru Aldundia, 2016.
- URQUIA, J. M., Historia de la variante de San Sebastián, *RIEV*, 35-1 (1990), 11-32 or.
- VIDALABARCA, J., *Arabako bideen historia*. Testua ikusteko: <https://pdfs.mx/document/c294872/historia-de-los-caminos-de-%C3%81lava-juntas-generales-de-%C3%81lava> (2020ko abenduaren 22an kontsultatua). Arabako Historia orokorra jorratzen duen bildumaren 6. alea da.
- VIDALABARCA, J., Estudio sobre las competencias de la Diputación Foral de Álava en materia de carreteras, *Congreso de Historia de Euskal Herria del II Congreso Mundial Vasco «Economía y conflictividad social (siglos XIX y XX)»*, Donostia: Txertoa, 1998. 135-160 or. 5. liburukia.

Hortaz, «errepide planak» oinarri dituztenak<sup>6</sup>, gure garaiko bideetan legezko arauak<sup>7</sup> ez ezik, arau eta txosten teknikoak pilatzen dira: ingurumenezkoak, auto-jarioarenak, mantentze lanenak, istripuei buruzkoak, kontrataziozkoak...

Esaterako, Euskal Herria penintsularrari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoaren III. plana dago indarrean, 2017-2028 bitartean (7. atalean lurralde historiko bakoitzaren errepide planak laburbiltzen ditu); Nafarroan, III. plana 2018an iraungi zen, jarraian «Plan Director de Movilidad Sostenible» deritzana onartu zelarik, 2030. urtera bitartean. Herrialde kontinentalean, ordea, planifikazioari dagokioenean, hala «Plan d'État Region» <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/Grands-dossiers/Les-contrats-de-plan-Etat-Region-2015-2020-en-Nouvelle-Aquitaine#>, nola SRADDET («Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires») delakoak hartu behar dira aintzat<sup>8</sup>. Azken honek ere 2030era luzatzen du bere ikuspegia.

---

<sup>6</sup> Adibidez: *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, Obra Publikoen Saila, Obra Publikoen Zuzendaritza, L.G. 2011. FONSECA, A. I., *Euskal Autonomia erkidegoko errepideetako jardunetarako ingurumen arloko gomendioak = Recomendaciones ambientales para las actuaciones de carreteras en el País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2008; *Gipuzkoako bide sarearen hobekuntza eta handitzea*. Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, Bide Azpiegituretako Departamentua, L.G. 2009.

<sup>7</sup> Argitalpen honetan bertan ALLIK eta AGIRREAZKUENAGAK jorratzen dute gaia.

<sup>8</sup> Era berean, Akitania Berriko DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du Logement) delakoak garraio bideak aztertzen ditu, baina bere webgunean, 2021ko urtarrilaren 4ean, Euskal Herria zeharkatzen duen A63ko zatiari buruzko planik ez zituen jasotzen. Elkargoak, ordea, mugikortasunaren eskumena du. Alegia: Garraio eskaintza moderno eta eraginkorra eraikitzearena.

Azkenik, ezin bazterrean utzi errepide hauen guztien garapenaren lekuko zuzenak: irudiak zein pertsonak nahiz elkarteak. Azken hauen memoria agiri teknikoak osatzeko ezinbestekoa dela pentsatzen dugu<sup>9</sup>.

Zeintzuk dira errepaso azkar honen ondorioak? Lehenik eta behin, egun errepideak lurraldearen planifikazioaren baitan eta beste osagaiekin batera erakitzen direla uzten du agerian honek guztiak; ondorioz, errepideak jada ezin dira soilik bere baitan aztertu. Beraz, Aro Garaikidearen ikerlariak «Errepideak» ez ezik, hala Lurralde Planeamendua eta Ingurumena nola bestelako kontzeptuak (mugikortasuna, osagarritasuna...) zein bideak ez diren bestelako azpiegiturak ere miatu beharko ditu.

Bigarrenik, arestian aipatu zerrenda hanka motz dagoela iruditzen bazaiagu ere, artikulua prestatu bitartean ez dugu lan gehiago topatu; Bizkaiari buruzko hutsune bibliografikoa harrigarria iruditzen zaigu, oso; jasotako argitalpenak Aldundiaren txostenak baitira<sup>10</sup>; eta, era berean, A15a kenduta, Nafarroari buruzko ikerketa gehiago ez dago. Litekeena da bideak garapen ekonomikoaren baitan ikertu izana, ez eta ikerketen elementu nagusi bezala. Aipatu dugu ere historialarien ikuspuntua oso urria dela, ikerketak ingeniariaritzala ala planeamendua lehenetsita. Beraz, gure ustez, ikerketarako tarte zabala dago, bestela gai honen ezagutza norabide bakarreko bide estuan geratzeko arriskua baitugu.

Hirugarrenik, *Gipuzkoako komunikabideen Historia* bilduman proposatzen den lan ildoak oso egokia iruditzen zaigu. Bideak eta errepideak historiatzea ez da bideen katalogoa egitea. Are gutxiago Aro Garaikidean. Ekimen hauetan erakundeek berebiziko garrantzia dute. Bidegintza garaikideak erro instituzionala du. Beraz, gaitasun politikoa, ekonomikoa, administratiboa eta teknikoa, guztiak dira beharrezkoak bideak gauzatuko badira.

Horregatik, aro honetako bideak ikertzeko metodoa ezartzerakoan, Rodríguez Ranzek Gipuzkoarako irekitako bidea balekoa da:

- bideak eraikitzeak ahalmen legala: eskuduntzak eta gaitasun legala nola eskuratzen den, nola egikaritzen den; plan orokorrak nola gauzatzen diren Araudi Foralen bidez eta hau aurrekontuetan nola islatzen den.
- bideak eraikitzeak ahalmen teknikoa: zeintzuk diren prozesu praktikoak, zer da eraikitzen dena, zein aldaketa sortzen dituen horrek, ohituratan, ingurumenetan...

<sup>9</sup> L. FEVREREN *Histoire vue d'en bas et non d'en haut* edo E.P. THOMPSONEN *History from below* geureak eginez.

<sup>10</sup> XIX. menderako ordea, Joseba AGIRREAZKUENAGAREN lana dugu: *Bizkaiako errepidegintza 1818-1876: Hazkunde ekonomikarako azpiegitura lanak*. Bilbo: Giltz libururuak, 1987.

- garapen eredu honen inguruko eztabaidak.
- bidegintzaren balorazioa, dirutan.

Laugarrenik, zerrenda horretan agerian geratu da ikerketak eremu politikoari lotzen zaizkiola. Honek badu bere logika; batetik, ikerlanen sustatzaileak foru erakunde izan direlako; bestetik, EAEn eta Nafarroan eskumena probintzia mailan gauzatzen delako. Alabaina, oso egoera paradoxikoa sortzen du horrek. Izan ere, bideak lurraldeak, herriak, herrialdeak lotzen omen dituzte. Esaterako: herrialdearen ardatz nagusietakoa den A63-A8 bikotea ez da historiatu, bi bide guztiz arrotz bezala hartzen dira. Berdin gertatzen da Ipar-Hegoa ardatzari begira, APIari zein N121ari.

Hortaz, honi beste hausnarketa gehigarria dario: errepideak egitea erabaki politikoa baldin bada (eta baietz esan berri dugu) eta bideek pertsonen arteko loturak bermatzen badituzte, nolatan ez dago Euskal Herriko errepideen kontakizun orokorra, zatika beharrean hauspo luzeko errepideak modu integralean jasotzen dituen?

Horiek horrela, gure aroko bideetan zehar abiatu nahi dugun bidaiari ekiteko zein tarte utzi diguten «bidaia-gida» hauek? Bistan denez, handia, handiegia. Bai lurraldeka, bai eta ikuspegi nazionala hartuta ere, ikerketarako bidea oso zabala da. Ezinbestekoa zaigu galdera zehatzagoak egitea.

### III. BIDEAN ARGITU NAHI DUGUNA

Agerian geratu denez, egiteke dago Euskal Herria zeharkatzen duten bide nagusien ikerketa bateratua. Are, Gipuzkoarena da historiatu den bakarra. Ildo horretan, herrialdekako ikerketa egiterakoan Gipuzkoarako erabili den eredia guztiz baliagarria delakoan gaude, bideak gertakizun soziala eta prozesu historiko gisa hartzen baitira, metodologia egokia oinarri. Horren emaitza bikoitza izan da: teorikoa, hausnarketa orokorra eskainiz eta ondorioz etorkizunari begira galdera berriak plazaratuz; praktikoa, bideen nondik-norakoak ilustratuz eta hauen ezaugarriak zehaztuz.

Erronka nagusia agerikoa da beraz; hurrengo lerroetan gure buruari ezarriko dioguna askoz apalagoa izango da, beti ere, baina, ildo nagusi horren baitan.

Izan ere, aurretik azaldutakoarekin bat eginez, gure kezka bidea eta arlo soziala lotzean datza. Bideak garraioentzako xendra hutsak dira? Ala bestelako gertakizunen eszenatoki ere badira? Bideak ekintza sozialak eta politikoak baldin badira, ez dira eraikuntza neutroak, ezta neutralak ere: haien ibilbidea, ezaugarriak, helmugak, kudeaketa, balorazioa... elementu horiek guztiek ez al dute balio gizartea aztertzeke? Gizartea azaltzeke?



Horrela, gure bidaiaren helburua argi geratzen da: bidearen arlo sozialari heltzea, XX eta XXI. mendeetan ere bideak gatazka sozialaren agertokia direlakoan; eta hala balitz, hura nola agertzen den aurkitzea. Horretarako, gure errepide nagusiei erreparatuko diegu.

Tresna metodologikoen eguneraketa bidaiaren parte ere izatea nahiko genuke. Horregatik, Jason W. Mooreren kontzeptu batzuk gurera ekartzen saiatu nahi genuke<sup>11</sup>. Honek gizakiaren antolaketa soziala ekosistema gisa ulertzen du. Alegia, gizakiak ekosistemak sortzen dituela dio, baina, era berean, ekosistemak ere gizakiak sortzen dituela. Gizakia eta Natura ez dira bi elementu berezituak, Modernitateak hala bailiran jokatu badu ere. Banaketa guztiz ideologikotzat jotzen du Moorek, praktika ekonomiko zehatz bati zilegitasuna eman ahal izateko<sup>12</sup>. Hala harreman sozialak nola horien emaitza praktikoak ekosistemaren parte lirateke. Ikuspuntu horretatik, ekosistemaren ezaugarriak eta betebeharrak zeintzuk diren eta zertarako balio duten eztabaidatzea guztiz zilegia dela ondorioztatzen du, beti ere gizakia Naturaren parte banaezintzat joaz<sup>13</sup>. Ez da, beraz, ingurumenean zentratzen, ekosistema osoa arautzen duten portaeratan eta arautan baizik.

Honengatik guztiagatik, bide garaikideak ikertzerako tresna interesgarria iruditzen zaigu. Errepideak ekosistema sortzaile guztiz ahaltsuak dira, paisaia ez ezik gizakien arteko harremanak ere aldatu eta baldintzatzen baitituzte.

Hortaz, bideen eragina ezin da «ingurumena» deitu dugun eremura mugatu. Ez bederen ingurumenetik at gizakiak uzten baditugu. Alegia, pertsonak, haien eguneroko ekimenak eta horien gaineko erakundeek eta erlazioak ere, horiek guztiak aldatzen dira bide garaikideen poderioz. Grafikoki erraz ulertzeko moduan: N121 ala A15aren inguruko bentak ez dira jada pausalekuak edo biltzeko guneak; haien bazterretan restopak ditugu orain. Ordea, errepide zaharren ondoan bizi diren pertsonen osasunak hobera egingo zuelakoan gaude, zarata eta kutsadura gutxituta. Ondorioz, bide garaikide eta berri horiek zuze-

<sup>11</sup> <https://jasonwmoore.com/> (2021ko urtarrilaren 5ean kontsultatua). Haren lan nagusia *Capitalism in the web of life* (2015) frantsesez zein gazteleraz irakurgai dago. Horrekin batera, *Antropozeno* beharrean *Kapitalozeno* kontzeptua erabiltzea proposatzen du, Aro Moderno zein Garaikiderako bestelako periodizazioa proposatuz.

<sup>12</sup> Antzeko ondorioetara iristen dira, adibidez: PINEDA, C., El despliegue del capital sobre la naturaleza, *Pléyade: revista de Humanidades y Ciencia Sociales*, 18 (2016), 193-219 or.; POLO BLANCO, J. eta E. PIÑEIRO AGUIAR, Ciencia moderna, planeta torturado: una reflexión crítica sobre el modo eurocéntrico de conocer la naturaleza e intervenir en el medio ambiente, *Izquierdas*, 46 (2019), 194-217 or.; HERRERO, Y. eta U. PASCUAL, Lo revolucionario no es tanto hacer sino imaginar, *Erria*, 6 (2020ko abendua), or. 14-31. [www.eria.eus](http://www.eria.eus) (2021ko urtarrilaren 14ean kontsultatua).

<sup>13</sup> Gutako bakoitzak daramagun filologoari men eginez, euskaraz «Izadia» izateko gai den guztia litzateke, gizakia barne. Natura, berriz, gizakirik gabeko izadia liteke, izadi besteratu, «gauza» hutsa.

nean jo dute bizitza komunitarioan (tokiko ekonomia ahaldunduz bizitzaren kalitatea hobetuz).

Beraz, bideak eraikitzerakoan ingurune berriak sortzen ditugula esango dugu, ekosistema berriak hain zuzen ere. Horren eragina biologikoa eta soziala da. Horregatik, ekosistemak sortze horretan gizarte osoaren hitza hartzea garrantzitsua dela iruditzen zaigu. Horretan datza erabakien zilegitasuna, hain zuzen ere.

Era berean, Mooreren urratsak segituz, azpiegitura erraldoiak egiteko ahalmena posible egiteko baldintzak ikertzea komeni da. Bideak egitea, azpiegiturak eraikitzea, horren ustiaketa eskuratzea... hori dena bideragarria egiteko gizartea nola antolatzen da? Horren onura komunitatearena da? Ala hori egiteko kapitala jarri duenarena?

Ekosistemaren aldaketa masibo hori (eta testuan zehar aipatu ditugun errepideak hala dira ere bai) zeri esker da posible? Teknikaren garapen hutsari esker? Ala beste aurre baldintza batzuei esker? Hala nola: eskulan merkeari esker eta ordaintzen ez den lehengaiari esker? Mooreren esanetan, *Cheap Nature* kontzeptuari esker. Gure ustez bi aldagai horiek hartu beharko dira aintzat XX-XXI. mendeetako Euskal Herriko bidegintza ikertzerakoan. Horrek bestelako galderak paratzea ekarriko bailuke: zeintzuk dira bideak eraikitzen lan egiten dutenak, nondik etorriak, zein lan baldintzatan (Mooreren esanetan, natura gizatiarra); zein den lurraren balorea (natura ez gizatiarra), nola pasa da merkatalgai izatera ala horrenbeste merkatu denez kontabilitatean ere aintzat hartzen ez den balorerik gabeko gaia (*cheap nature*) izatera? Baldintza hauek bete ezean, bideragarriak al dira XXI. mendeko errepideak? Eta bestelako azpiegiturak?

Gure ustez bide garaikideen inguruan ikerketa berriak abiatzeko galdera egokiak dira. Hau da: Erdi Aroan zein Aro Modernoari begiraten diegunean, garai haietako langileen ezagutzak, jaiotasuna, lan baldintzak, lan metodoak, jatorriak eta abar ikertzea zilegia da, haiengan langileak baino ia «artisauiak» ikusten baitugu. Ordea, XX. zein XXI. mendeetan gure bideak egin eta egiten dituztenak zeintzuk diren, nondik iritsi diren, zein formakuntza duten, zein lan baldintzetan jarduten duten... ez da ikerlarien interesekoa nonbait. Ez eta lan baldintzek noraino bihurtzen duten eraikuntza errentagarri inbertsorearentzat.

Era berean, bide garaikideek lurra hartu eta eraldatu dute. Lurra porlana bihurtzen da ekosisteman. Nola bihurtu da lur hori bigarren eta hirugarren sektorearentzat lehengai? Galdera horrek bideak eraikitzeko desjabetza eta apropiazio prozesuetara eramaten gaitu, bai eta nekazal lurraren desagertpena ere. Beraz, lurra bideentzako lehengai bihurtzea ezinbesteko prozesua dugu, bideak egitea teknikoki ez ezik, ekonomikoki errentagarri bihurtzen dituen heinean. Hala nola eskulana zein lehengai merke eta eskura izateak ez al du inolako gatazka sortu bidegintzan? Horra hor ikerketarako ireki beharreko beste bide bat.

Bideak beharrezkoak dira elkarbizitzarako. Baina bideak ez dira jada aurretik zegoen urratsari segitze eta hobetze hutsa, aurretik urratsik egon ez arren ibilbide berriak sortzea baizik. Horrek eskatzen duen baliabideen mobilizazioa eta horrek sortzen duen ekosistema berria (Mooren ekosistemaz ari gara, eta ez «ingurumenaz») ekosistemaren parte direnen beharra asetzea du helburu ala bidegintza kapitalaren metatzearen estrategia hutsa da? Garraio zein komunikazioari lotutako beharrak nola asetu, eztabaidagarria al da?

Izan ere, gure garaiko bideek zein beste egiturek gizartearen ehunean komunikazioa eta garraioa bermatzeaz gain, ez ote dute beste funtzio bat betetzen: eraikitze hutsagatik kapitalaren metaketa bermatu. Agian hau da debate publikoa oztopatzen duena. Gainera, bide-eraikuntza jada mugara iritsi denez edo iristen ari denez, ez baitago toki gehiago errepide handi gehiago egiteko, kapitala beste bide batzuk jorratzen tematzen ari da. Horra hor AHT, adibidez.

Hala XXI. mendeko bideak nola gainontzeko azpiegiturak ikuspuntu horien pean aztertzeak gorago aurkeztu dugun galderari erantzuna emateko balio duela pentsatzen dugu. Hots: bideak ekintza sozialak eta politikoak baldin bada, haien ibilbidea, ezaugarriak, helmugak, kudeaketa, balorazioa... elementu horiek guztiak ikertzeak gizartea aztertzeke baliagarriak izango dira.

Horregatik, gatazka soziala bidegintza garaikidean nola gorpuztu den eza-gutzeari ekingo diogu jarraian.

#### **IV. BIDAIA EGITEKO BIDE BAT AUKERATU**

Bideak alde batetik bestera joateko egokitutako guneak baino gehiago dira. Mundrunez eta porlanaz egindako bideak baino gehiago dira. Eraldatzailak dira; baina, era berean, gizartearen nolakotasuna azaltzeko balio dute. Ekintza soziala diren heinean, sozialki nagusi diren joerak, harremanak eta ideiak ulertzeko baliagarriak, beraz.

Iura Vasconiae 2020ko abenduan antolatu jardunaldian Azkarate eta García-Gómez arkeologoek Antzinateko gizarteetan urratsa bidea baino lehena-gokoa zela esan bazuten ere, egun autobideak urratsaren aurrekoak dira; haiek ezartzen dute urratsa eta ibili/zeharkatu beharrekoa. Ez dute soilik joan-etorriak edo merkataritza nondik-nora doan/zihoan azaltzen; joan-etorriak eta merkataritza nondik-nora eta nola joango den ere azaltzen dute. Ez dira soilik paisaiaren osagaia; paisaia bera sortzen dute. Ekosistemaren parte eragilea dira.

Alta, bideak ez dira ezerezetik sortu. Ikusi dugun bezala, horiek erabaki formal eta arauen ondorioak dira, erakunde publikoen esku hartze zuzena medio; ondorioz, diru publikoz finantzatuak. Gainera, bide hauek errepideak

diren heinean, bidegintzaren garapena ezin da automobilaren kulturarengandik besteratu. Ez eta kamioi/diesel oinarri duen distantzia handiko merkataritzaren-gandik ere. Beraz, begi bistako ondorioa da gure lurraldea zeharkatzen duten bideen funtzioetako bat urrutiko merkataritza dela, gure eremutik kanpo dauden ekoizpen eta kontsumo guneak lotzea, hain zuzen ere. Baina, era berean, gu ere ekoizpen gune eta kontsumo gune gara. Nazioarteko bide horiekin lotzeko loturak behar ditugu; baina baita ere tokiko trafikoa bide handi horietatik ateratzea; eta aldi berean, bide handi horien trafikoa bizigunetik aldentzea. Ondorioa da bideen ugaltzea. Alegia, ekosistema (paisaia, ekonomia, bizitzaren antolaketa) etengabe eraldatu eta sortzea. Horrek bideak eztabaidagai bihurtzen ditu, bideak bizimodu baten adierazle eta sortzaile baitira.

Eztabaida horien oihartzunak jasotzea da interesatzen zaiguna, gizarte eredu aniztasuna islatzen dutelakoan eta, batez ere, bideek gure gizartearen garapen mailaren berri ematen dutelako. Hau da, bideak eraikitzea erakunde eta ingeniarien kontuak baino ez al dira? Ala herritarrek eta tokiko komunitateek euren ekosistemaren nolakotasuna (ondorioz paisaia, ekonomia...) zehazteko zilegitasuna al dute? Gure ustez, berriz azpimarratu nahi dugu, ekosistema ez da «ingurumen arauak» betetze hutsa, bizimodua baizik.

Eztabaida hauek tradizio handia dute gurean. Eta zirriboratu dugun egoera eta kontraesana jasotzen dutela uste dugu. Esaterako, A8aren doakotasunaren inguruko debatea: nazioarteko izaera duen errepide nagusia erabili ahal izateko ordaindu beharrak gidari asko hura erabili beharrean ondoko hiriak zeharkatzea ekarri zuen, herrietako bizi kalitatea kaltetuz eta istripu ez gutxi sortuz.

Antzeko egoerak sortu du, adibidez, nazioarteko trafikoa A15 erabili beharrean N121 erabiltzeak. Horretarako prestatua ez dagoen errepidean ematen diren istripuek gaurkotasun handia izaten segitzen dute, tamalez; errepidea nola egokitu irekita dagoen eztabaida da.

Nafarroan «2x2» gisa ezagutu zen autobide proiektuak eztabaida hauen tamainak ederki laburbiltzen ditu. Hala azaldu zuen 2005. urtean Izpurako hautetsi Daniel Olzomendik *Argia* astekarian<sup>14</sup>. Nafarroa Garaiko orduko lehendakariaren nahi politikoa da errepidea eraikitzeke arrazoi nagusia: Espainia eta Frantzia lotzea EAE zeharkatu gabe, hain zuzen ere. Horretarako, ezinbestez, eta 1998ko proiektu bat oinarri hartuta, errepide horrek Behe Nafarroa zeharkatu beharko luke. Errepideen gainean sortzen diren interes kontrajarriak Olzomendik bikain laburtzen dituela iruditzen zaigu:

---

<sup>14</sup> [https://www.argaia.eus/blogak/argaia/wp-content/uploads/2019/02/40\\_1.jpg](https://www.argaia.eus/blogak/argaia/wp-content/uploads/2019/02/40_1.jpg) (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

- Tokiko komunitateekin hitz egin gabeko proiektua, horretarako gune kontsultiboak badaude ere.
- Lurra «gauza» hutsa gisa hartzea, balorerik gabekoa. Abeltzaintza eta laborantza jarduera hutsalak bailiran<sup>15</sup>.
- Bertako jarduera ekonomikoarekin inolako lotura ez izatea.
- Datuak faltsutzea eta diru publikoaren erabilera ustela.
- 20 urtez egin gabe geratu ziren saihebidetarako aitzaki bezala erabiltzea.

Egun errepide zehatz baten bueltan bizirik dirauen eztabaida nagusia Bizkaiko Supersur delako errepidearen ingurukoa da<sup>16</sup>. Lehen fasea eraiki ondoren (15 km, 900 milioi euro), 2023ra arte luzatuko den 1b eraikitze-fasean dago hura: 4,2 km 50 milioi euro. Aurrerago, beste 11 km geratuko lirakeke eraikitzeke, 300 milioi eurotan. Egungo lanei esker, autoz egin beharreko bidaia 2 minututan murrizten omen da. Helburu nagusia, alabaina, A8tik trafikoa xurgatzea litzateke, bertatik 24.000 ibilgailu igarotzea espero zen eta; horietatik 9.000 kamioi astunak izango lirakeke. 2016an argitaratutako datuen arabera, ordea, eguneko batez bestekoa 11.650 ibilgailu dira; horietatik 3.360, ibilgailu astunak<sup>17</sup>.

Gastua eta emaitzaren arteko harremana ez ezik, lanek sortzen duten aldaketa fisikoa azpimarratzen dute aipatu kolektiboek. Esaterako:

- Arnotegiko tunela egiteko 500.000 m<sup>3</sup> lur mugituko dira.
- Autobidera sartzeko eta irteteko albo-bideak eta ur-bideak.

---

<sup>15</sup> Antzeko kezka jasotzen zen *Zeruko Argian*, 1972an, A8aren inguruan. Autopistaren onurak ez ezik, honek landa gunean sortuko zituen kalteak eta baserriarren bizimodua nola aldatuko zuen ekarri zuen gogora, Usurbilgo baserriak hizpide. Berrito ere, ekosistemaren eraldaketaren aurrean gaude.

<sup>16</sup> *Plataforma Ampliación Super Sur Ez!* Elkarrekin ondoko bideo honetan laburtzen du lanaren eragina: <https://www.youtube.com/watch?v=bIwOMc4n8qs&feature=youtu.be> (2021ko urtarrilaren 11n kontsultatua). 2018an *Ekologistak martxan* elkarrekin haren webgunean arrazoi teknikoak, ekonomikoak eta ingurumenezkoak aipatzen zituzten proiektuaren zuzitzea errefusatzeko. Horrela laburbilduta: 47 milioi euro kilometro bakoitzeko, 2 minutu baino ez aurrezteko, Pagasarriko Bolintxu babes bereziko zonaldea kaltetuko du eta aurreikusitako trafikoa % 50era ere heldu ez den autopista da. <https://www.ekologistakmartxan.org/event/15680/> (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

Bestalde, *Sukar Horiak* elkarrekin hala hau bezalako proiektua nola proiektu hauek sostengatzen duten bizi-eredua klima aldaketarekin lotzen dute. Era berean, aipatu Pagasarri Bolintxu babes bereziko gunean sortutako kalteak dokumentatu dituzte euren Facebook kontuan: [https://www.facebook.com/permalink.php?story\\_fbid=376527673792055&id=102262884551870&\\_\\_tn\\_\\_=-R](https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=376527673792055&id=102262884551870&__tn__=-R)

Elkarte berak lotura hau eskaintzen du proiektuaren aurkezpen ofiziala ezagutzeko: <https://www.elcorreo.com/bizkaia/sera-ampliacion-supersur-5991904142001-20190121110133-vi.html?ref=https://www.google.com>

<sup>17</sup> *Sukar Horiak* eta *Plataforma Ampliación Super Sur Ez!* elkarrekin emandako datuak dira.

- Bolintxu eta Pagasarriko lur azpiko urak mugituko dira, eta lur mugimenduek eta hondakin isurketek gainerako ura kutsatuko dute.
- Bolintxuko zubibidean argi-kutsadura.
- Animaliek mendebaldean baino ez dute Bolintxura heltzeko aukera hiriguneetatik pasatu gabe.

Honek, besteak beste, gure ekosistema antolatzeko eredu ezberdinak daukela erakusten digu. Baina soilik eredu bat da gauzatzen dena. Errepideen historia egiteko, ordea, gauzatzen den eredu bezain garrantzitsua iruditzen zaigu eredu horren gainean gizartean dauden bestelako iritzi, argudio eta jarrerak; bestela, bibliografiak erakutsi bezala, ikuspuntu teknikoa baino ez dugu ezagutuko. Gorago iragarri gisa, ordea, gaia herritarren Historiaren ikuspuntutik ikertzea da gure asmoa.

Horrela, lekuko zuzenen testigantzek berebeziko garrantzia hartzen dute, «izan zena» zein «izan zitekeena» pentsatzeko, eta baita lan hauen aurrean herritarrek nolako jarrerak hartu zituzten ezagutzeko ere. Ildo horretan, A63a Biriatura iritsi zeneko testigantzak gogoratzea beharrezkoa iruditzen zaigu. Horrela, alde batetik 1975eko ekainean Maite Barnetchek autopista horri buruz egindako erreportajea dugu. Barnetche kazetariak Biriatu, Urruña eta Getariko merak, bestak beste, elkarrizketatu zituen. Beste alde batetik, 2010ean Xan Airek Biriaturako Pierre Aprendiztegi egindako elkarrizketa ere badugu<sup>18</sup>. Hala erreportajea nola auzapezen hitzak, beraz, lanak egin bitartekoak dira; Aprendiztegiarenak, ordea, 35 urte beranduagoak. Batzuren zein besteren adierazpenetan artikuluan azaltzen saiatzen ari garen gaiak argiki agertzen dira. Esaterako, mota honetako azpiegiturak eraikitzean lurra ahalik eta merkeen lortzea ezinbestekoa izatea. Lurrak besteratzeko ordaindutako prezio urria maiz agertzen da elkarrizketetan; horrekin batera, gainera, harria lortzeko bide merkeak azaltzen dira. Urruñako

---

<sup>18</sup> Institut National de l'Audiovisuel (INA). BO00001273650 grabazioa. Guk Euskal Kultur Erakundearen (EKE) bidez topatu dugu. EKEren beraren *Mintzoak* egitasmoaren baitan, erakunde honek *Maite Barnetchearen «Euskal Herria orai eta gero» emakinzunak (1917-1986)* bildumari bide ematen dio eta. Ondoko helbidean dago eskuragai: <https://www.mintzoak.eus/eu/urruna/elkarrizketak/mb-70/> (2021eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatua). Bideoan agertzen diren bi herritarrek ez daude identifikatuak; mintzatzen diren hautetsiak, berriz, Biriaturako mera I. Beloqui eta Urruñako mera R. Soubelet dira. S. Larchus Getarikoaren hitzak, ordea, ez dira entzuten baina agertzen da. Modu bertsuan (<https://www.mintzoak.eus/eu/biriatu/elkarrizketak/btu-004/> -2020eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatuta-) 2010eko abuztuaren leian Xan Airek Pierre Aprendiztegi egindako elkarrizketa ezagutu genuen. Elkarrizketa Badiahardugu elkarteak ekoiztu du, *Ahotsak.eus* ekimenaren barruan. A63koaren ingurukoak elkarrizketaren 58:30 eta 1:06:40 denbora tartean daude. EKEren Ustaritzeko egoitzan kontsultatu ditugu erreportaje biak, 2021eko urtarrilaren 20an. EKEri eskertzen diogu egindako harrera eta emandako laguntza, bereziki Maite Deliarti.

merak berak aldeztu gabeko harrobia salatzen du, inguruan ekarri duen txikizioagatik eta inguruko ordaindutako prezio merkeagatik. Gainera, behin-behineko lana bezala izan zen aurkeztua, harrobiak atzera buelta izango balu bezala. Aprestuztegiak, berriz, Bidasoa ibaitik ateratako harri kamioikadak ekartzen ditu gogora. Esan gabe doa, jakina, harrobiak zein harri-garbiketarik bestelako eragina sortzen zutela, ingurumen hutsari dagokionez. Bestalde, Barnetchek eta Aprestuztegiak etxe zein etxaldean galera aipatzen dute. Dozentatik gora dio azken honek; 20 bat, berriz, kazetariak. Honek beste bi ondorio sortzen ditu: jendeak etxe berria bilatzeko beharra. Jasotako ordainei esker etxe berriak egin baziren ere, asko eta askok babes ofizialeko apartamentuetan (HLMetan) amaitu baitzuten. Honek zuzen-zuzenean lotzen du errepidea arestian aipatu ekosistemaren ideiarekin. Izan ere, errepideak inguruko bizimodua errotik aldatu zuen, askoren ogibidea barne. Horrela, alkateek nekazal luraren galera dute hizpide. Galera uste baino handiagoa da, gainera, Biriatur zein Urruñan autopistak behar zuten luraren kopurua bikoiztu baitzen.

Eraldaketa izatera biologiko hau modu gordinean pausatzen du Urruñako alkateak; honek eraikuntzaren arduradunei lur beltza eta belar hazia ematera behartuko dituela dio eta.

Era berean, Barnetchek errepide berriaren ondorioa Biriaturen inguruan mugari lotutako zerbitzuak eta negozioak garatzea izango dela azaltzen du. Hau da, aduanari eta banketxeen lotutako lan berriak. Alabaina, Biriaturko merak autopistak ez Biriaturi ezta Hendaiari ere zerbitzua eman behar ez ziela salatu eta horri esker sartu-irteera lortu dutela azaltzen du.

Beraz, tokikotasuna guztiz baztergarria dela bistan da. Hau harrigarria da, Aprestuztegiak errepide berriaren beharra tokiko bideak arintzea zela gogoan baitu, kotxez gainezka omen zeudenez butxadurak ohikoak zirelako. Esan bezala, honen aurrean ematen den erantzuna ez da dauden bideak egokitztea, hobetzea eta zabaltzea, nazioarteko ardatz luzean ordainpeko errepidea baizik.

Lekuko berari errepidearen gaineko hausnarketa biziki interesgarria zor diogu. Bere esanetan, ordura arte nazioarteko garraio hori trenaren bidez egiten zen; trenaren ingurukoak sortzen zuten lana inguruan. Orduz geroztik, berriz, garraio hori kamioiez egiten da. Interesgarria litzateke, beraz, aldaketa hori datu zehatzez hornitzea eta berrestea, eta hausnarketa nazioarteko saltzaileek kosteak merketzeko estrategian kokatu, hala balegokio.

Azkenik, Aprestuztegiak A63aren aurkako jarrera eta argudioak egun AHTren aurka daudenekin alderatzen ditu. Herritarren kezka, nahi, ikusmolde eta beharretan oinarrituta, berak parte hartze zuzena izan zuelarik. Etsipenaz eta minez mintzatzen da horren gainean. Izan ere, prentsan haien aurkako salaketak

ditu gogoan, jeloskortasuna leporatzen zieten, dirua jasotzen ez zutelako edo. Berak, ordea, garbi du demokrazia ulertzeko eta defendatzeko manera izan zela. Alegia, herritarren parte hartze zuzena eta herritarren beharren abiatzen den gobernantza. Hala ematen du aditzera.

Ez al da min hori gure xedea den herritarren Historiaren osagaia?

Halere, Euskal Herrian izan dugun gatazkarik nabarmenena A15a erai-ki aurrekoa da. Gorago jasotako bibliografian, Fernándezen *La autovía en el espejo* liburuan eta Rodríguez Ranzen lanean ere (III.5 atalean: «La A-15: una radiografía del país») jorratzen da gai hau. Errepide honen inguruko oihartzunak Gipuzkoako Aldundiaren hurrengo lana baldintzatu zuela ematen du.

Izan ere, AP1-eko Gipuzkoako zatia eraikitzerakoan erakundeek hori bera izango dute gogoan, hain zuzen ere. Hori dela eta, hasiera batean Urbina-Maltzaga bezala ezagutzen zen autobideari ekin aurretik Gipuzkoako Aldundiak Interbentzio Gune Partehartzaileak (NIP – IGP) izeneko eztabaida guneak bultzatzea erabaki zuen<sup>19</sup>.

## V. AP-1: DEBAGOIENAKO IGP-AK

Gure ustez, IGP hau bideen dimentsio sozialaren erakusle ezin hobea da. Bidegintza edo azpiegituren inguruan beste mugimendu sozialek lortu ez zuten maila onartzen baitzuen erakunde batek. Erabakiaren atzean gobernantza eredu berria (hiritarren ahalduntzea helburu zuena eta bertako ekosistemaren inguruan eragiteko aukera ematen zuena) ala gatazka estaltzeko asmo hutsala zegoen?

Debatea bideratzen zuen Luxio Ugartek lehen aukeran sinisten zuen irromoki, eta hala azaldu zuen elkarriketa batean<sup>20</sup>. Gure bidaia honetan, bertan parte hartu zutenen memoria berreskuratzea dugu helburu, herritarren historia osatze aldera bai eta bidegintza garaikidearen esparruan ere bai.

Horretarako, bi bideri ekin diogu. Batetik, parte hartzaileak identifikatu eta herritar gisa osatu zuten artxibo pertsonalaren berri ezagutuko dugu, ho-

---

<sup>19</sup> Horrela aitortzen zuen orduko Garraio eta Bide-Azpiegiturentzako Ahaldun Nagusi Roman So-  
dupek: «*Nik uste det guztiok ulertu dugula Gipuzkoatik bultzatze horren arrazoia, beste arazoak izan di-  
rela eta, batipat lurralde honetan... gauza bat eztabaida da, baina bestea da beste zenbait errepidetan,  
eta zoritxarraz hemen dugun zorigaitzeko ETA degula medio, izan diren gauzak direla eta iruditu zitzaiz-  
gun... aurrera eraman ziren proiektu batzuren bide berdina jarraitzea hau aztertzeko*». RODRÍGUEZ  
RANZ, J. A., *op. cit.*, 234. or.

<sup>20</sup> <https://www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sar-tu-nahi-ditugu> (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).



nek errepedeak gatazka sozialaren isla gisa ezaugarritzen lagunduko digulakoan. Bestetik, Gipuzkoako Aldundiaren artxiboan IGP hauen proposamenaren aurrean erakundeak zein erantzun formala eratu zuen bilatuko dugu.

Zozketak hautatu pertsonak osatu zuten IGPak; bilkurak iraun bitartean, Aldundiak berak ordaintzen zituen egun haietako soldaten gastuak. 303 lagun bildu ziren modu horretan, 14 taldetan banatuta. Parte hartze zuzena izan zuten artean, Arrasateko Aitor Iturriaga Bakarte elkarrizketatu dugu, bai eta haren artxibo pertsonala ezagutu ere.

Iturriagaren artxiboan, besteak beste, jardunaldien egitaraua topatu dugu<sup>21</sup>. Hilean behin, bost egunetan zehar eman ziren debateak, goizeko 8:30etan hasita eta arratsaldeko 18:30etan amaituta, ordu bateko atsedenaldiarekin bazkaltzeko. 29 pertsona, elkarte, alderdi politiko eta erakundeak aurkeztu zuten ponentziaren bat: Prospektiker, Arabako Merkataritza Ganbara, Gipuzkoako Merkataritza Ganbara, Eguzki, Eki, Eusko Jaurlaritzako Bide-Azpiegituren Gabinetea, Deba Bailarako Autobidea SA, Herri Batasuna, Kattagorri Ekologista Taldea, Arabako Foru Aldundiaren Lan Publiko-Garraio-Ingurumenaren Saila, Gipuzkoako Foru Aldundia, Federación de Asociaciones de Vecinos de Álava, Debegesa, Fátima Errasti Arana, Patxi Arzamendi Berraondo, Mondragón Corporación Cooperativa, Gatzagako eta Landako auzoak, Mendia Bizirik-PolPol Mendizale Taldea, Eusko Alkartasuna-Euskal Ezkerra, Arabako Batzar Nagusietako Talde Mistoa, Oinezko eta Bizikletariendako Bideen Aldeko Taldea, Instituto Alavés de la Naturaleza, Kapirixio Deba Garaiko Ondarea Babesteko Elkartea, Plataforma en defensa de la N-1, Plataforma Ciudadana Pro M-U, Antzuolako Udal korporazioa, Ernesto Unzurrunzaga, José Zorrilla eta Plataforma pro-autopista sin peaje.

Azken egunean, ponentziak entzunda, debateak burutu eta lekua ezagutu ondoren, ebaluazioak egiteko tenorea izan zen, hiru gai nagusiren bueltan: ardatz honen beharra; ardatzaren nolakotasuna (errepedea, autobidea, autopista); ardatzaren ibilgunea.

Horrekin batera, Maltzaga-Urbina bitarteko ardatza (hala hartzen zuen izen orduan eginbeharreko errepedeak) txango batean ezagutu zuten.

---

<sup>21</sup> Besteak beste, Iturriagak bere parte hartzearen artxiboa gorde baitu. Lerro hauetan bere esku-zabaltasuna eskertzen dut. Artxiboan lau motatako agiriak gorde ditu: IGP-n banatu lanerako materialak; bere guneko proposamena, «Gatzaga Land» gisa izendatuta; IGPen emaitzaren aurkezpenaren ondoren erakundeen aurrean egindako gestioak eta aurkeztutako helegiteak; eta prentsa dossierra. Jakina, elkarrizketatuen kopurua zabalagoa izan beharko luke, baina lan hori ez da artikulu honen xedea. Iturriagaren ikuspuntua guztiz baliagarria iruditzen zaigu, bai eta autoritate mailakoa, prozesuan izan zuen parte hartze mailagatik eta prozesuaren ondoren hartu zuen lanagatik. Elkarrizketa eranskin gisa gehitzen dugu.

Alegia, lan sutsua, sakona, burutsua, izan zen. Kostu handikoa, baita alor ekonomikoan ere. Baina batez ere, anitza eta ikuspegi askotakoa.

Amaia Balda Etxarterekin batera, Iturriagari IGPen emaitza Gipuzkoako zein Arabako Aldundien esku lagatzea egokitu zitzaion. Ondorioz eta ondoren, herritarren ekarpena aintzat hartzeko lanean jardun zuen: hala prentsaren bidez nola bide administratiboaren bitartez. Izan ere, prozesuaren hasieran talde aholku-emaile hauen proposamenak errepidearen eraikinaren parte izango zirela ematen bazuen ere, IGPen emaitza, eskaerak eta ideiak gauzatu zen proiektuan ez ziren jaso. Aitzitik, altxatu zen errepide berria IGPetan gutxien baloratu irtenbidea izan zen.

Izan ere, IGPen eskaera eta proposamena ez zen izan errepide berri bat eraikitzea, are gutxiago ordainpeko autopista bat; gainera, A8ko bidesariaren bidez hein handi batean finantzatuta. Iturriagaren gunean, adibidez, errepide berria eraikitzea guztiz errefusatu zen: *bide zaharra estrukturaliki zahar-berritzea izan zen gure talde pilotoarekin proposamena*. Denon artean adostu eta Aldundietara eramandakoa, ordea, *Bide zaharra estrukturaliki zahar-berritzea eta autobidea egitea izan zen azken irizpen bateratua (proposamen interbenzionistena), baina hainbat baldintzarekin izan zen*.

Iturriagak eta Baldak 1994ko maiatzean Maltzaga-Urbina IGP-ei buruzko balorazioa delako agiriak, emaitza ederki laburbiltzen du<sup>22</sup>. Orduko ibilbidea hobetzea (GI-627 errepidea) eta gaitasun handiko bide azkar berria ez eraikitzearen alde parte hartzaileen %42 agertu zen; zegoen errepidea konpontzearen alde, berriz, %39; errepidea konpondu barik bide azkarreko errepide berria eraikitzea, ostera, %15ak lehenetsi zuen. Gainera, Gatzaga eta Landako auzoek aurkeztu proposamen alternatiboak %59ko atxikimendua zuen, eta %13ko aurkakotasuna baino ez.

Horrekin batera, bide azkarra izatekotan, horretan bide saria ezartzearen aurkako %54a zen, eta aldekoa %29a. A8 autopistan bidesaria 2003tik aurrera luzatzearen aurkakoak gehiago ziren oraindik ere, %63an, hain zuzen ere; aldekoak %16a osatzen zuten.

Prozesua dinamizatzeko lanetan jardun zuten Luxio Ugartek eta Hans Harmsek, Laboratorio de Estudios Sociales-Gizarteaz enpresako kideak. Hauek ere erakundeen partez bestelako harrera espero zutela ematen du, *Argia* aldizkarian 1993ko azaroaren 7an argitaratu elkarrizketan azaldu bezala<sup>23</sup>. Esaterako, kaze-

<sup>22</sup> Aitor Iturriagaren artxibo pertsonala.

<sup>23</sup> <https://www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sartu-nahi-ditugu> (2021eko urtarrilaren 13an kontsultatua).

tariak emaitza instituzioek nahi dutenaren kontrakoa bada, onartzeko gai izango diren galdetzean, Harnesk hala erantzun zuen:

«Galdera alderantziz planteatuko nuke, gai izango al dira horren aurka joateko? Ia ezinezkoa izango da horren aurka joatea. Horrelako eztabaida batek karga politiko izugarria du. Ezetz esateko gai izan daitezke, baina ondorio politiko oso larriak ekar ditzake horrek. Politikoki ezinezkoa da, baina bete beharrekoa ez denez, dena da posible».

Era berean, Ugartek gune hauen balore demokratikoa azpimarratu zuen:

«Instituzioak indartzeko ez, sistema demokratikoa indartzeko balio dute. Sistema krisian badago, ez da Administrazioa krisian dagoen bakarra, guztiok gaude krisian. Zer dela eta indartzen duen? Uste dugu sistemak tresna batzuk behar dituela, gaur egun dituenak ez direlako hain erabilgarriak. Baina herritarra ere indartzen dugu, lehen aldia baita herritarrak maila honetan parte hartzen duena, hain gai garrantzitsuan. Uste dugu badela garaia herritarrak erabakiak har ditzan, beste gauza batzuk erabakiarazi egiten baitizkiote».

Aurreikuspen hauek ez ziren bete. Gainera, ustezko filtrazio bat dela medio, erakundeek oso bestelako proposamena jasoko zutela uste omen zuten. Hala gogoratzen du Iturriagak eta hala agertu zen orduko prentsan ere. Horregatik, ordezkarri politikoek haserre jaso omen zuten emaitza.

Horiek horrela, beraz, IGPen proposamenak ebaluatu ere egin ez zirela irudiko luke. Hala salatu zuen prentsan Iturriaga berak; ekarpenak ez ezik IGPak haiek ere desagertu ziren APIa izango zenaren errelatotik<sup>24</sup>. 1998ko ekainaren 2an, Gipuzkoako Diputatuen Kontseiluan errepide berriaren onespina ematean, aurkeztu helegitearen errepasoa egin eta hauek atzera botatzean ere, IGPak ez dira aipatu ere egiten<sup>25</sup>.

Alabaina, euskara baztertua izan arren eta galdera batzuren izaera nahasgarria izan arren, parte hartzaileek guneetan izandako giro, jasotako heziketa, eta erakutsitako gaitasuna goratuko dute. Horregatik ere, euren ekarpenari horren modu gordinean bizkarra eman izana etsigarria iritziko diote; are: IGPak aurretik hartutako erabakia zuritze aldera antolatu ekintza bezala kalifikatuko dute. Bere mina Aprendiztegiengan ikusitako min bera da.

Iturriaga beraren artxiboan Leintz Gatzaga-Landa proposamenaren aldeko taldeak argitaratu *Zabal gune* izeneko aldizkaria dago jasota. 1997ko otsailan eta 1998ko udan argitaratutako bi aleek gure artikulua xede den erre-

<sup>24</sup> Gara: 1999-VI-09.

<sup>25</sup> Gure aldetik, Aldundiko artxibo zerbitzuari galdera pausatu diogu, Aldundiaren beraren erantzun formalia izan zen eta hala izatekotan nola argudiatu zen jakiteko. Artikulua idatzi bitartean ez dugu erantzunik jaso.

pideak gatazka sozialaren islaren pistan jartzen gaitu. Izan ere, lehen alearen editorialean argi eta garbi berkokatzen da eztabaida: «Autopista erraldoi honen aurka aritzea eta gure bailarako errepideek eta barne trafikokoak herritarrengan sortzen dituzten arazoak eta kezka konpontzen saiatzea». Alegia, garapena ulertzeko bestelako moduak daudela uzten dute agerian plataforma honetakoek. Baina, batez ere, errepide garaikideen funtzioari heltzen diote. Haien aburuz, IGPen gainetik, bertako auzotarren gainetik, gauzatzear zen proiektuak ez zuen helburu biztanleen bizi kalitatea hobetzea, nazioarteko merkataritzaren mesedearen aitzaki pean, autopistaren gestioan zein eraikuntza enpresaren mesedetan diru publikoaren desbideratzea baizik. 1975ean A63aren gertatu bezala, beraz.

Alegia, IGPtan eguneroko bizitza hobetzea aztertu eta hori nola lortu proposatu bazen ere, bailara zeharkatzeko inolako beharra ez zuen trafiko eta garrario astuna erakarriko zuen egitasmoa zen eraikiko zena: «Trafiko kopurua oso altua izanik... herrien arteko mugimenduak dira, beraz herrien arteko loturak hobetu eta bultzatu behar dira, gaur egungo errepideetan hobekuntza sakonak eginaz, baina inola ere ez autopista eraikiaz»<sup>26</sup>. Ondorioz, Gatzaga-Landa ibilbidea abiapuntutzat hartuta, bailarako barne komunikazioa hobestea proposatzen dute. Horretan zetzan-eta arazoa.

Hortaz, agiri hauei esker, AP1 izango denaren inguruko eztabaida 1994tik areago joan zela ikusten dugu. Bai eta hiritarrak ahalduntze prozesuetan parte izateko prest daudela ere, publikotasuna eta tokikotasuna babeste aldera. Era berean, gure ustez, eztabaida honek bat egiten du gorago azaldu ditugun gakoekin, eta ingurumen arazoa baino zabalagoa den eremuan kokatzen gaitu: ekosisteman, hain zuzen ere.

IGPen ondorengo hika-mika honetan, ofizialki onartu errepidea ez da herritarrek behar duten zerbitzu hobekuntza, beste interes batzuren arabera eraikitako egitura baizik. Horrela, bat egiten dugu arestian aipatu errepide garaikide hauen beste ezaugarri batekin: kapitala metatzeko ezkutuko tresna gisa. Horretarako, lurraldea eszenatokia bihurtu da, ez da Historiaren subjektua. Era berean, hala lurra debaldeko lehengaia nola tokiko ekoizpenetik besteratu lurra ekartzen digu gogora honek. Nonbait 5.080.345 m<sup>2</sup> desjabetu baitziren Araban eta Gipuzkoan, 508 hektarea beraz. Haietako askok nekazal eta abeltzantzari emanak. Gipuzkoan 19 nekazal-unitate; Araban hiru gehiago. Gehi 29 Hektarea zelai eta baso eta beste 5 haragitarako behi-ustiaketa gune.

Hortaz, gai honek Aro Garaikideek kontrajarritako ekosistema ereduak ikusarazteko balio dutela pentsatzen dugu. Ez soilik interes jakinen arabera pai-

---

<sup>26</sup> *Zabal gune, op. cit.*

saian sortu duten eta berreskurazina den eraldaketagatik, etorkizunari buruzko galderak pausatzea ahalbidetzen dutelako baizik.

Hau da, ikuspegi honen pean orain dela 25 urte gauzatu ez ziren proiektu herritar hauek egun gori-gorian dagoen eztabaidarekin bat datoz. Herritarren kezka eta kezka horiek sortarazten zien ezinegona gainditzeko bidean topatu irtenbideak eta garatu hausnarketak ez ote ziren guztiz aitzindariak izango. Kotxearen nagusitasuna eta honen araberrako lurralde planeamendu eta hiri diseinua; bailara mailako tren eta mugikortasuna; erregai fosilean oinarritutako distantzia luzeko merkataritza; tokiko nekazal ekoizpenerako lur falta... jada agertzen dira orduan.

Ildo horretan beraz, bide garaikideek gobernu-mota eredurantz, energia iturrietarantz, kontsumo eta ekoizpenaren arteko harremanetarantz eta komunitatea antolatzeke saioetara eramaten gaituzte. Ekosisteman nagusi izan behar diren arazoietara zehaztera eta ereduaren arteko talketera, hain zuzen ere.

## VI. ONDORIOAK

Artikuluaren hasieran Aro Garaikidearen bideak historiatzeko eremu zehatza xehetzen saiatu gara. Errepideak gizartea ulertzeko tresna gisa duten balekotasuna zen aztertu nahi genuena. Ikerketa txiki honek hori hala dela berretsi duela uste dugu.

Horretarako, errepideak eta bideak ekintza isolatu eta neutralak baino gehiago direla argudiatu dugu. Ingurune politiko, administratibo eta ekonomikoa behar dute; gizartearen parte dira. Ekosistemaren parte, hain zuzen ere. Bai eta ekosistema sortzaile eta eraldatzaile izugarriak ere.

Hori dela eta, bide garaikideek gizartearen antolamenduaren ardatzak zeintzuk eta nolakoak diren azaltzeko balio dute. Bai eta ardatz horien onarpen maila ere.

Horiek horrela, bide hauek testuinguru zabalean kokatzea ezinbestekoa da. Alde batetik, lurralde planeamenduaren baitan; hor lotzen baitira bai mugikortasun ereduarekin bai eta lurraldean dauden eta bideei esker osatzen diren beste azpiegiturekin ere (tren, kaiak, ekoizpen guneak, bizitokiak, natura...). Beste alde batetik, bideak eraikitzea posible egiten duten erakundeak ere hartu behar dira aintzat; alor honetan, baina, erakundearen lurraldetik areago begiratzeari beharrezkoa dela iruditzen zaigu, bestela bideak muga politikoaren baitan hasi eta buka egiten duten elementuak direla baino ez dugu ikusiko. Azkenik, bidearen funtzioari erreparatu behar diogu: zertarako eraiki diren. Honetan, baina, deklarazio formala ez ezik, azaldu helburuak betetzen diren ala ez kontrastatu

beharko du etorkizuneko historialariak. Horregatik, eta horrekin batera, proiektu hauen zilegitasuna non eta nola erabaki den aztertu behar da.

Bidaia honetan tresna metodologiko berriak txertatzen saiatu gara. Lehenik eta behin, iturri ez-formalak aintzat hartuz, informazio tekniko-instituzionala osatu ahal izateko. Bigarrenik, bideak ekintza soziala direlako eta bizitzaren-amaraunean funtzio ekonomiko nabaria dutenez, XXI. mendearen ekosozialismoaren ideiak eta analisirako ideiak ekarri ditugu gurera, maila apalean izan bada ere. Bide garaikideak hala kapitalozenoa aroan nola kapitalak sortzen dituen ekosistemen baitan ikertzea izan da gure aukera.

Ildo horretan, bideak komunikatzeko eta garraiorako lanabesak dira, baina baita gehiago ere; esaterako, eraikuntza eta gestioaren bidez kapitala metatzeko tresnak ere badira. Horrek komunitatearen beharrak baino, kapitalaren beharrak asetzea dakar. Edo horrela izan da orain arte, baina gure lurraldean eraiki daitezkeen mota horretarako bideak ez omen dira mugara iritsi. Horrela ulertu daiteke bidegintzatik AHTrako diru transferentzia publikoa, adibidez.

Bideak ez dira, beraz, eraikuntza neutroa. Gure lurraldea zeharkatu egiten dute baina ez dute gure lurraldea helburu; hori gertatzen denean, gure ekosistema da lehengia, ekosistema berri bat sortzeko prozesuan.

Horregatik sortzen dute kezka eta debatea; horregatik ere, ekosistema sortzeko tresna direlako eta eragile oso ahaltuak direlako, bideen inguruko eztabaida gizartearen garapena maila neurtzeko baliagarritzat jotzen ditugu.

Era berean, bidegintza erraldoi honen balorazioan, ingurumenean daukan eraginetik urrunago joatea komeni dela uste dugu: desjabetzeak, nekazal lurra-  
ren galera, barne despopulazioa... errepideak egiterakoan balantzean sartzen ez diren inputak dira hauek.

Horrela, aurkeztu ditugun eta errepideak hizpide duten eztabaida eta gatazka sozialak, ekologistatzak baino, bizimodu erduen ingurukotzat joez gero, gure ikerketaren emaitzak hobetzen direla uste dugu. Esan nahi baita, «eremu berdetik» ateratzen baditugu gizartearen gorabeherak hobeto ulertzen lagunduko digutela uste dugu. Orduan, paisaiaren izaera sakratuaz baino, garraioaz, energi-  
giaz, kontsumoaz, ekonomiaz, tokikotasunaz eta abarrez hitz egingo genuke eta gai honen inguruan ikertuko genuke. Hots: ekosistemaz. Ondorioz, ekosistema hori arautzeko eta birsortzeko interesguneaz: kapitalozenoaz, alegia.

Ildo horretan, beraz, ez da harrizkoa harira ekarriko ditugun lau lan nagusien aurrean herritarren mailan topatu ditugun jarrerak ikustea; hasiera batean, Biriatuan, Izpuran, Bilbon ala Debagoienan antzeko kezkek eta jarrerak, antzeko ekosistemaren eraldaketa eta antzeko erantzun instituzionala ageri dira. Esan bezala, jarrera horiek bideen historiara ekartzea ezinbestekoa iruditzen zitzai-  
gun, bideen zein herritarren Historia osatze aldera.

Azken batean, Olzomendik arestian aipatu elkarrizketan erran bezala, debatea ez da juridikoa, politikoa baizik. Arau juridikoak erabaki politikoa janzten baitu. Funtsean, egun bidez aritzea gobernantza ereduari buruz, lurralde antolaketari buruz, demokraziaren kalitateari buruz eta gertuko etorkizunari buruz aritzea da<sup>27</sup>.

Beraz, gure bidaia honetan bide garaikideen alor soziala historiagarria ote zen galdetzen bagenuen, erantzuna baiezkoa da. Era berean, errepide garaikideak zeharkatzea herritarren Historia ezagutzeko eta osatzeko bide egokiak direla berretsi dugu aldi berean.

Amaitzeko, lana bukatu orduko galdera berriak suertatu zaizkigu, esaterako: diesel-aren aroaren amaiera hasi den honetan, erregai fosiletan oinarritutako nazioarteko merkataritzak zer nolako etorkizuna du? Ondorioz, garaikideak ditugun errepide erraldoi hauek, ez al daude jada iraungituta, bukatzearen eredu baten adierazle?

## VII. ERANSKINA

Aitor Iturriaga Bakarteri (Arrasate, 1956)<sup>28</sup> 2021eko urtarrilaren 10ean posta elektronikoz bidalitako galdetegia:

—Debagoienan 1994an Urbina-Maltzagaren inguruan osatu IGPan hartu zenuen parte. Nola izan zenuen IGPen berri? nola iritsi zinen IGP horretara? hau da: boluntario, hautatua...

*Etorkizuneko errepideak zeharkatuko zituen herrien biztanle-erroladak erabiliz notarioaren aurreko zozketak egin ziren partehartzaileak aukeratzeko. Nire izena agertu, eta gonbidapena jaso nuenean baietza eman nuen.*

—Zure formazioak zerikusia du errepideak eraikitzearekin?

*Ez. 18 urtetik gorako herritar guztiok ginen hautagai.*

—Zein zen zuen eginbearra? Nola gauzatzen zen parte hartzea?

*Bergarako udalak ere bere baietza eman behar izan zuen (bertako kontu hartzailea izan da Iturriaga, 1989tik 2016ra arte), besteen enpresek bezala. Foru Aldundiak ordaintzen zizkien enpresei galdutako lanorduen gastu guztiak. Es-*

<sup>27</sup> Bideak elkarrizketaren muina ez badira ere, haren liburu berriaren ildotik (*La politique d'aménagement et de développement*. L'Harmattan, 2020), Ipar Euskal Herriko Eusko Ikaskuntzako lehendakari eta soziologo Eguzki Urteaga oso garbi mintzo da hemen: [https://www.kazeta.eus/eu/info\\_kz/20210108/eguzki-urteaga-lurralde-proiektu-berri-bat-eratu-behar-dugu-ipar-euskal-herrian](https://www.kazeta.eus/eu/info_kz/20210108/eguzki-urteaga-lurralde-proiektu-berri-bat-eratu-behar-dugu-ipar-euskal-herrian) (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

<sup>28</sup> Debagoienako IGPan parte hartzailea, Gipuzkoako zein Arabako Aldundien esku lagatzea egokitu zitzaion.

*perientzia honen esfortzu ekonomikoa itzela izan zen. Hainbat taldetan banatu gintuzten eta talde bakoitzak epe desberdinetan burutu genuen lana. Gurea lehen taldea izan zen, «talde piloto» bezala izendatuta. Edozein elkartek, erakundek edo partikularrek eskubidea zuen ponentzia bat aurkezteko eta gure aurrean defenditzeko. (Uste dut nire artxiboko txostenean ondo azaltzen dela prozedura). Teknikari independenteen aholkularitza ere jaso genuen. Azken egunean talde bakoitzak bere bozka egiten zuen test luze bat erantzunez eta bukaerako irizpen bat emanez. Prozesuaren bukaeran talde bakoitzeko bi ordezkari adostu behar zuten irizpen bateratu bat.*

—Zer espero zenuen gune hauetan parte hartzean? zuen iritzia, arrazoiak, argudioak... nola osatu zenituzten?

*Partehartzea hasieran esandako moduan izan zen: denbora guztian galderek egiteko eta informazioa jasotzeko prestutasun osoa egon zen.*

—Kontsulta organo gisa irudikatzen al zenuten? Prozesuan bitartean Al-  
dundiaren ordezkari nola gorpuzten zen IGPan?

*Bagenekien gure irizpena ez zela ofizialki loteslea izango, baina bai pisu handikoa. Bi Foru Aldundiak ez ziren, teoriarik, prozesu osoan agertzen. Bakarrik aurkezpenean eta bukaerako irizpena jasotzeko orduan*

—Zuen ekarpena laburtzerik bai?

*Errepide berri bat eraikitzea erabat errefusatu eta bide zaharra estrukturalki zahar-berritzea izan zen gure talde pilotoaren proposamena. Talde guztien ordezkarien arteko batzarra egin genuenean irizpen bateratua adosteko, Gizar-teaz enpresak aurkeztu zigun eurak prestatutako aurre-irizpen bat, «gauzak errazteko» helburuarekin. Aurre-irizpen horrek proposamen ofizialaren aldeko hautua egiten zuen. Ez genuen onartu. Bide zaharra estrukturalki zahar-berritzea eta autobidea egitea izan zen azken irizpen bateratua (proposamen interbenzionistena), baina hainbat baldintzarekin. txostenean agertzen dira....*

—Emaitzak Aldundietara iristean zer erantzuna jaso zenuten?

*Arabako zein Gipuzkoako ordezkari politikoei eskura eman genien Amaia Baldak [beste talde bateko bozeramaileak] eta biok, Gasteizen, bukaerako irizpen bateratua. Ez zitzaieen batere gustatu.*

—Eraiki zuten errepideak zerikusia al zuen zuek irudikatukoarekin? Zuen ekarpenak jasota geratu al ziren?

*IGP-ak bukatu eta hasieratik ikusi genuen Foru Aldundiek (bereziki Gipuzkoakoak) aurretik zutela erabakita zer egingo zuten, eta lanean hasi ziren gure irizpenean agertutakoak errespetatu gabe. Horregatik aurkeztu genituen gure errekursoak.*

—Prozesuaren balorazioa?



*Gure taldearen esperientzia zoragarria izan zen. Asko ikasi genuen eta asko gozatu genuen. Konpromezu handiko jendea ezagutu nuen bertan. Lana oso modu serioan hartu genuen. Eta gure taldeak interbentzio eta inbertsio txikiena eskatzen zuen proposamenaren aldeko hautua egin zuen. Hurrengo taldeek berriz beste ikuspegi bat izan zuten. Talde batzuk salatu zuten Gipuzkoako Foru Aldundiak aurretik ezagutu zuela gure talde pilotoaren emaitza, nahiz eta sekretupean egon behar zen prozedura osoaren bukaera arte. Euren asmoen kontrakoa zen gure irizpena eta horrek eragin omen zuen IGPen dinamikaren aldaketa. Guzti hori ez zen, nik dakidala, sekula demostratu. Halere, NIP-IGPen bukaera oso tristea izan zen.*

## VIII. BIBLIOGRAFIA

- AGIRREAZKUENAGA, Joseba, *Bizkaiko errepedegintza 1818-1876: hazkunde ekonomikorako azpiegitura lanak*, Bilbo: Giltz liburuak, 1987.
- AIRE, Xan, *Pierre Apendiztegeri egindako elkarrizketa*. [2020eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatuta]. [www.mintzoak.eus/eu/biriatu/elkarrizketak/btu-004/gunetik](http://www.mintzoak.eus/eu/biriatu/elkarrizketak/btu-004/gunetik) hartuta.
- Arabako errepedeak*. [Gasteiz]: Arabako Foru Aldundia, L.G. 2003.
- Autopistas y carreteras: Malzaga-Arlaban*. Donostia: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa), 1970.
- Autoroute française A51 (Historique)*. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute\\_fran%C3%A7aise\\_A51\\_\(Historique\)/D%C3%A9tail](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_(Historique)/D%C3%A9tail) gunetik hartuta.
- Autoroute française A64 (Historique)*. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute\\_fran%C3%A7aise\\_A64\\_\(Historique\)](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_(Historique)) gunetik hartuta.
- Avance Plan de carreteras de Navarra*. [Iruñea]: Gobierno de Navarra, Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, [1987?].
- BARRENA OSORO, Elena [zuz.], *Gipuzkoako komunikabideen historia*, [Donostia]: Gipuzkoako Foru Aldundia Herrilan eta Garraio departamentua, L.G. 1991-2011. 4 vol.
- Bizkaia: carreteras 1985-1990*, Bilbo: Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Obras Públicas, L.G. 1991.
- Carreteras de Bizkaia (1990-2000)*. Autoría y gestión bajo la dirección... José Félix Basozabal Zamakoa... [et al.], [Bilbo]: Bizkaiko Foru Aldundia, Herri Lan eta Garraio Saila, 2001.

- El último valle*. [2021ko urtarrilaren 11n kontsultatua]. <https://www.youtube.com/watch?v=bIwOMc4n8qs&feature=youtu.be> gunetik hartuta.
- ERRIALDE, Bilbaotik Behobiaraiñoako autopista: botatzera doazen baserriak. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. <https://www.argia.eus/plaza/argia/asteko-portada-hautatua-1972ko-ekainaren-11> gunetik hartuta.
- Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia* [2020ko abenduaren 16an kontsultatuta] [https://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?em\\_Codigo=7660&idioma=CA&dpto\\_biz=6&codpath\\_biz=6|6317|6322|7660](https://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?em_Codigo=7660&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6|6317|6322|7660) gunetik hartuta.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen 2. Plan orokorra 1999-2010 =2. Plan general de Carreteras del País Vasco 1999-2010*, Gasteiz: Eusko Jaurlaritza, 1999.
- FERNÁNDEZ, Jonan, *La autovía en el espejo*, Tafalla: Txalaparta, 1989.
- FONSECA, Ana Isabel, *Euskal Autonomia erkidegoko errepideetako jardunetarako ingurumen arloko gomendioak*, Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2008.
- FRANCISCO UGARTONDO, Emilio de, *Perspectivas de la Red de Carreteras de la CAPV, RIEV*, 42-2 (1997).
- GARCIA-FUNES, Juan Carlos, *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. [2021ko urtarrilaren 6an kontsultatua]. <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/handle/2454/28831> gunetik hartuta.
- Gipuzkoako bide sarearen hobekuntza eta handitzea*, [Donostia]: Gipuzkoako Foru Aldundia, Bide Azpiegituretako Departamentua, L.G. 2009.
- GURRUTXAGA, Itziar eta Usue OSES, *Errepideen planifikazioa eta kudeaketa*, Usurbil: Elhuyar Fundazioa, D.L. 2011.
- GURRUTXAGA, Itziar, Mikel ITURRATE, eta Usue OSES, *Errepide-ingeniaritza*, [Bilbo]: Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua, 2018.
- HERRERO, Yayo eta Unai PASCUAL, *Lo revolucionario no es tanto hacer sino imaginar, Erria*, 6 (2020ko abendua), 14-31 or.
- Maite Barnetcheren «Euskal Herria orai eta gero» emakinzunak (1917-1986): Autobidearen eraikuntza*. [2021eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatua] <https://www.mintzoak.eus/eu/urruna/elkarrizketak/mb-70/> gunetik hartuta.
- MENDIOLA, Fernando eta Edurne BEAUMONT, *Esclavos del franquismo en el Pirineo*, Tafalla: Txalaparta, 2006.
- Metropoliko Hegoaldeko Saihesbidea: Bizkaiko errepideen lurraldeko plan sektoriala aldatzeko plangintza proiektua. Laborpen txostena*, Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2004?

- MOORE, Jason W., *El capitalismo en la trama de la vida: ecología y acumulación de capital*, Madrid: Traficantes de sueños, 2020 (Prácticas constituyentes, 22).
- ORGANERO, Ángel, *Batallón de pico y pala: cautivos toledanos en Lesaka*, Arre: Pamiela, 2015.
- PINEDA, César, El despliegue del capital sobre la naturaleza, *Pléyade: revista de Humanidades y Ciencia Sociales*, 18 (2016), 193-219 or.
- Plan d'État Region*. [2020ko abenduaren 22an kontsultatua]. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/Grands-dossiers/Les-contrats-de-plan-Etat-Region-2015-2020-en-Nouvelle-Aquitaine#> gunetik hartuta.
- POLO BLANCO, Jorge y Elaeder PIÑEIRO AGUIAR, Ciencia moderna, planeta torturado: una reflexión crítica sobre el modo eurocéntrico de conocer la naturaleza e intervenir en el medio ambiente, *Izquierdas*, 46 (2019), 194-217 or.
- RODRÍGUEZ RANZ, José Antonio, *Gipuzkoako komunikabideen Historia. 4: 1938-2010*, Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2011.
- SANZ LEGARISTI, Pedro, *Arabako bideak: postabidetik AP-1 autobidera*, Gasteiz: Arabako Foru Aldundia, 2016.
- URQUIA, José María, Historia de la variante de San Sebastián, *RIEV*, 35-1 (1990), 11-32 or.
- URTEAGA, Eguzki, *La politique d'aménagement et de développement*, Paris: L'Harmattan, 2020.
- VIDAL ABARCA, Juan, *Arabako bideen historia*. [2020ko abenduaren 22an kontsultatua]. <https://pdfs.mx/document/c294872/historia-de-los-caminos-de-%C3%81lava-juntas-generales-de-%C3%81lava> gunetik hartuta.
- Estudio sobre las competencias de la Diputación Foral de Álava en materia de carreteras, *Congreso de Historia de Euskal Herria del II Congreso Mundial Vasco «Economía y conflictividad social (siglos XIX y XX)»*, Donostia: Txertoa, 1998. 135-160 or. 5. liburukia.
- YARZA, Aitziber, Demokrazia garatu ez denez, guk tresna berriak sartu nahi ditugu [Luxio Ugarteri eta Hans Harms-i eginiko elkarrizketa]. [2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua]. [www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sartu-nahi-ditugu](http://www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sartu-nahi-ditugu) gunetik hartuta.
- Zabal gune* aldizkaria. [S.l.: s.n], 1997 - 1998.



**SENDEROS DE PAZ Y GUERRA.  
LOS CAMINOS EN LOS ITINERARIOS DE LAS  
COMITIVAS REGIAS Y EL TRÁNSITO DE TROPAS  
POR LAS PROVINCIAS VASCAS Y EL REINO DE  
NAVARRA DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN: USOS  
Y NORMAS, SIGNIFICADOS E IMPRONTAS**

Bakearen eta gudaren bideak. Bideak errege-erreginen segizioetako ibilbi-  
deetan eta tropak euskal probintzietatik eta Nafarroako Erresumatik igarotzea  
Erregimen Zaharrean: erabilerak eta arauak, esanahiak eta eraginak

Paths of Peace and War. The roads in the itineraries of the royal entourages and  
the transit of troops through the Basque provinces and the Kingdom of Navarre  
during the Old Regime: uses and norms, meanings and impressions

Imanol MERINO MALILLOS\*

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 7 de junio de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 28 de agosto de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 1 de septiembre

---

\* Este artículo se inscribe en el proyecto DER2017-83881-C2-1-P del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad: “Unión, vinculación y pertenencia a la Monarquía Española (siglos xvi-xviii), sujetos e identidades juridico-políticas”, y en el Grupo de Investigación de la UPV/EHU “HISZUZEN” (GIU 15/07). El presente texto tiene su origen en una ponencia presentada en el XVIII Simposio de derecho histórico y autonómico de los territorios de Vasconia, partiendo de la diferente situación de las investigaciones historiográficas respecto de cada uno de estos tipos de tránsitos, y siguiendo los parámetros cronológicos y geográficos fijados por la organización. Dado el espacio disponible, no pretendemos agotar las posibilidades de investigación que ofrecen los mismos.

La ubicación geográfica de los territorios vascos y de Navarra, fronterizos o próximos al límite con Francia, propició que recibieran la visita tanto de monarcas como de soldados a lo largo del Antiguo Régimen, pero había algún componente más que condicionaba las mismas. La existencia de marcos jurídicos particulares en estos territorios, así como sus peculiares engarces en la Corona de Castilla, propiciaron que ambos tipos de visitas adquirieran significados relevantes para los habitantes e instituciones de las cuatro entidades territoriales principales de la Vasconia ibérica. En este trabajo analizamos las lógicas seguidas en ambos tránsitos, prestando especial atención a las normas jurídicas gestadas para regularlos, así como a las improntas que dejaron en los caminos.

Palabras clave: Antiguo Régimen, Vasconia, frontera, visitas reales, soldados, tránsito.



Erregimen Zaharrean, monarkak eta soldaduak euskal lurraldeetara eta Nafarroara bisitan joaten ziren, horien kokapen geografikoa dela eta (Frantziarekin mugan edo Frantziako mugatik gertu). Baina, bisita horiek egiteko beste arrazoi batzuk ere bazeuden. Esparru juridiko berezia zuten lurraldeok, eta lotura bereziak zituzten Gaztelako Koroarekin. Horiek direla eta, bi bisita motek esanahi garrantzitsuak hartu zituzten Baskonia iberiarreko lau lurralde-entitateetako herriar eta erakundeentzako. Lan honetan bi igarotzeetan jarraitutako logikak aztertzen ditugu, arreta berezia jarrita horiek arautzeko zehaztutako arau juridikoei eta bideetan utzi zituzten eraginei.

Gako-hitzak: Erregimen Zaharra, Baskonia, muga, errege-erreginen bisitak, soldaduak, igarotzeak.



The geographical location of the Basque territories and Navarre, bordering on or close to the border with France, led to visits by both monarchs and soldiers throughout the Old Regime. But there was also another component that conditioned them. Their status as territories endowed with a particular legal framework, as well as their peculiar connections with the Crown of Castile, allowed both types of visit to acquire important meanings for the inhabitants and institutions of the four main territorial entities of Iberian Vasconia. In this article we analyse the logic followed in both types of transit, paying special attention to the legal rules developed to regulate them, as well as the marks they left on the roads.

Keywords: Old Regime, Vasconia, border, royal visits, soldiers, transit.

## SUMARIO

I. ESTADO DE LA CUESTIÓN. II. CAMINOS DE PAZ: LAS VISITAS REALES. 2.1. Marcos normativos. 2.2. Las visitas reales y los caminos. III. CAMINOS DE GUERRA: EL TRÁNSITO DE SOLDADOS. 3.1. Marcos normativos. 3.2. Los tránsitos de soldados: claves y un caso. IV. CONCLUSIONES: SENDEROS DE PAZ, GUERRA... Y FUEROS. V. BIBLIOGRAFÍA

En un contexto como el del año 2021, tras un periodo en el que los límites territoriales han resurgido en las vías y caminos debido a las medidas adoptadas para el control de la pandemia, resulta interesante estudiar la materia en un periodo de realidades complejas y caminos fragmentarios como era el Antiguo Régimen. Más aún en una región como Vasconia, donde las vías y su gestión jugaron un papel de especial relevancia en la configuración jurídico-política de los territorios, además de ser un factor cultural de primer orden. Una relevancia generalizada que fue observada en los siglos modernos, donde la presencia de caminos fue vinculada al grado de integración de una comunidad y a la presencia de ‘civilización’ frente a la ‘barbarie’ de las zonas sin vías<sup>1</sup>. Los caminos eran actores pétreos y agentes terrenales de intercambios merced a lo y a los que transitaban por ellos. El paso de personas, materias y mercancías y nuevas constituía un acto complejo en el que se intrincaban distintos procesos y en donde las diferencias y diversas condiciones y realidades jurídicas se ponían de manifiesto. A lo que hemos de añadir la diversidad jurídico-político territorial, un mosaico jurisdiccional que condicionaba el tránsito por los diversos caminos. Conocida y estudiada ha sido, por ejemplo, la necesidad de salvoconductos para cruzar las fronteras y transitar caminos en el Sacro Imperio Romano Germánico<sup>2</sup>.

Nosotros vamos a analizar el elemento objetivo –el camino, en tanto que realidad física– en relación con uno subjetivo: quiénes los transitaban y cómo

---

<sup>1</sup> Así, una historia general de las carreteras de comienzos del siglo XVIII señalaba que: «All civils’ Nations have ever had special regard to carry on convenient Highways, from one noted town to another; without which, it was almost impossible for those Communities to subsist, or for Men to live much above the Degree of Beasts». *The General History of the Highways, in all parts of the World, more particularly in Great Britain*, Londres: s.e., 1712, p. III.

<sup>2</sup> SCHOLZ, L., *Borders & freedom of movement in the Holy Roman Empire*, Oxford: Oxford University Press, 2020.

lo hicieron. Cuestiones ambas que se funden en gran medida en el vocablo itinerario (recuérdese el origen etimológico de la palabra)<sup>3</sup>. Otros autores van a analizar sus usos para, por ejemplo, determinadas actividades económicas, cuyos orígenes, destino y materias transportadas marcaban las vías a transitar. En nuestro caso sucederá algo semejante, pero no serán los intereses económicos los que marquen la ruta y el uso del camino, aunque no dejarán de estar presentes motivos de esa naturaleza. Serán principalmente los intereses políticos y militares los que marquen las rutas por las que transitaron soldados y reyes por las tierras de Vasconia.

Siendo contingentes de distinta naturaleza y significación, consideramos pertinente su estudio conjunto, pues, pese a su naturaleza distinta, tenían elementos comunes. Ambos, por ejemplo, suponían trasiegos de conjuntos de gentes a cuyo número difícilmente podía aproximarse otra actividad. Los monarcas iban acompañados de sus comitivas, a las que también se debía facilitar el paso y el alojamiento. Los soldados, por su parte, se desplazaban en unidades militares que podían alcanzar varios centenares. Es cierto que las autoridades regias solían adoptar medidas que hicieran más liviana su llegada, paso y alojamiento, pero eso no eliminaba todos los inconvenientes que podían causar a la población local. Ello nos lleva a un segundo aspecto relevante, y es que obligaban a una cierta organización por parte de las autoridades locales, y que incidían sobre la vida local, tensionándola tanto desde la perspectiva económica como institucional. A ello se añaden las posibles fricciones jurisdiccionales, provocadas por los privilegios y exenciones que disfrutaban estos transeúntes, que chocaban en muchas ocasiones con los marcos jurídicos locales.

En cuanto a las coordenadas en las que se encuadra este trabajo, el marco geográfico será la Vasconia ibérica, concibiéndola no como una unidad, sino como una región conformada por distintas entidades territoriales cuyas instituciones eran responsables de las vías y que participaban activamente y debían y buscaban hacerse presentes en estos tránsitos. Y, como veremos, también los cambios en la configuración jurídico-política tuvieron su impronta en estos. En lo que al periodo cronológico se refiere, hemos considerado pertinente estudiar ambos fenómenos durante el Antiguo Régimen, arrancando desde el reinado de los Reyes Católicos, con las visitas tanto de Fernando V como de Isabel I de Castilla a diversos de estos territorios, y llegando hasta la muerte de Fernando

---

<sup>3</sup> No estará de más añadir la definición aportada por uno de los diccionarios castellanos más relevantes del Antiguo Régimen: el *Tesoro de la lengua castellana*, de Sebastián de Covarrubias (Madrid: Luis Sánchez, 1611), en el que se definía itinerario como «la descripción de algun camino, o jornada, y los comentarios de lo que en el viage ha sucedido, condición de las gentes por donde se ha passado, y la descripción de los lugares, y otras cosas particulares de curiosidad y gusto» (p. 509).



VII de Castilla (1833). Un amplio marco temporal que nos permitirá observar las disposiciones y cambios habidos en torno al paso de unos reyes cuya personalidad jurídica y presencia en los territorios también cambió, pasando de unos reyes itinerantes a otros sedentarios. Asimismo, fue un periodo de especial relevancia dado el creciente despliegue militar de las monarquías, dotándose estas de unos ejércitos cada vez más numerosos. Unos soldados que pisarían los mismos u otros caminos que los reyes a los que servían.

## I. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Las investigaciones sobre los tránsitos de estos dos tipos de caminantes ofrecen un balance muy desigual tanto en la historiografía vasca y navarra como en el conjunto de la historiografía española, pues ha existido una clara preferencia por los reyes, habiéndose estudiado en mucha menor medida el paso de soldados, de los que se ha analizado principalmente sus alojamientos y los inconvenientes que ocasionaban a las poblaciones locales. Un desequilibrio ocasionado seguramente por el carácter extraordinario de las visitas de los primeros, frente a los más constantes (aunque con distintas intensidades) trasiegos de los militares. A ello debemos añadir la impronta pública dejada por las primeras, publicitadas y recogidas en distintas relaciones, frente al escaso eco que los soldados dejaron en las obras impresas del periodo.

Durante las visitas o tránsitos reales tenían lugar diversos momentos simbólicos, comenzando por la recepción de la persona regia en los límites del territorio, su desplazamiento y el de la comitiva, su entrada y alojamiento en las urbes (pues salvo fruto de algún imprevisto, no se hacía en localidades menores), y festejos. En todas ellas las instituciones y corporaciones locales se presentaban y representaban. El camino afectaba esencialmente al segundo de los momentos, el desplazamiento, aunque pudiera no estar falto del último apuntado, los festejos y demostraciones. La historiografía se ha centrado en el estudio de las recepciones y alojamientos, puesto que eran los hitos fundamentales de los tránsitos, dado que en ellos se desplegaban distintos ceremoniales. Las relaciones del periodo también se centraron en esas muestras, aunque sin dejar de mencionar las calidades y sucesos acontecidos durante el recorrido de los caminos.

En una monarquía compuesta como era la de España en el Antiguo Régimen (bien que su configuración jurídico-política varió notablemente, sobre todo a comienzos del siglo XVIII), el señor ausente se hacía presente en los distintos territorios de muy distintas maneras, bien mediante cargos y personas –en especial los delegados reales–, o bien mediante unos productos artísticos, festejos y celebraciones de marcado carácter político para la comunidad, como lo eran

las exequias o las proclamaciones reales<sup>4</sup>. Su dimensión imperial ha propiciado que desde distintos territorios se haya estudiado esa realidad y dimensión simbólica. Algunos de los principales trabajos al respecto provienen del ámbito americano, en donde la constante y distante ausencia del monarca ha servido de acicate para el estudio de las formas en las que este se hacía visible y presente en esas regiones. Los territorios ibéricos, por el contrario, podían esperar que su señor natural acudiera a ello por un cometido político, militar o de cualquier otra índole. Y cada vez que esto sucedía tenían lugar las entradas reales<sup>5</sup>. Contamos con estudios para algunas de las principales ciudades de la Monarquía, casos de Barcelona, realizados por Pérez Samper, quien ha subrayado el interés político que estas visitas tuvieron para las relaciones entre el rey y Cataluña<sup>6</sup>, o Madrid y otras ciudades castellanas<sup>7</sup>. A todas ellas hemos de sumar las páginas que Deleito Piñuela dedicó a lo que él denominó «fiestas reales en provincias»<sup>8</sup>. Lisón Tolosana, por su parte, habló de la «mística de la realeza» y del «impacto mágico propio de estas solemnes exhibiciones»<sup>9</sup>.

En el caso de la historiografía vasca, ya los historiadores de la época moderna y decimonónicos se refirieron a las visitas, en parte como momento culminante y de exaltación del vínculo político entre la comunidad cuyo pasado narraban y el rey. Especialmente en Guipúzcoa, que, dada su ubicación geográfica, fue destino y origen de múltiples tránsitos de personas reales a lo largo de los siglos modernos<sup>10</sup>. Una de las visitas más sobresalientes, como podremos observar, fue la que realizó en 1615 el rey Felipe III. Pocos años después de que esta tuviera lugar, Martínez de Isasti recogió diversos documentos sobre la misma, aunque con el objetivo de destacar el servicio de hombres realizado en

---

<sup>4</sup> PÉREZ SAMPER, M<sup>a</sup>. A., El rey ausente. En MESTRE, A., P. FERNÁNDEZ ALBALADEJO y E. GIMÉNEZ LÓPEZ (coords.), *Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Alicante: Universidad de Alicante, 1997, I, pp. 379-394.

<sup>5</sup> RUIZ, T. F., *A Kings travels. Festive Traditions in Late Medieval and Early Modern Spain*, Princeton: Princeton University Press, 2012, en especial capítulos III y IV.

<sup>6</sup> PÉREZ SAMPER, M<sup>a</sup>. A., Barcelona, corte. Las fiestas reales en la época de los Austrias. En GARCÍA GARCÍA, B. J. y M<sup>a</sup>. L. LOBATO LÓPEZ (coords.), *La fiesta en la época de los Austrias*, Valladolid, Junta de Castilla-León, 2003, pp. 139-192.

<sup>7</sup> DEL RÍO BARREDO, M<sup>a</sup>. J., *Madrid, urbs regia. La capital ceremonial de la Monarquía Católica*, Madrid: Marcial Pons, 2003, pp. 55-92.

<sup>8</sup> DELEITO Y PIÑUELA, J., *El rey se divierte*, Madrid: Alianza, 2006, pp. 292-335.

<sup>9</sup> LISÓN TOLOSANA, C., *La imagen del Rey (Monarquía, realiza y poder ritual en la Casa de los Austrias)*, Madrid: Espasa Calpe, 1992, pp. 157-158.

<sup>10</sup> Relevancia que queda recogida en la propia organización del Archivo General de Gipuzkoa, donde la materia cuenta con un fondo propio que recoge la documentación más importante sobre el «tránsito de personas reales». Una importancia que de la que también queda constancia en el Archivo Real y General de Navarra, como bien supo ver y sacarle partido Florencio Idoate.

aquella ocasión<sup>11</sup>. A lo que podemos añadir las múltiples entradas que sobre la materia recogió siglo y medio después Domingo Ignacio de Egaña en su obra *El guipuzcoano instruido*, transcribiendo incluso el Reglamento de tránsitos reales, redactado en 1752<sup>12</sup>. Apariciones que tuvieron continuidad en la centuria siguiente en los trabajos de historiadores guipuzcoanos como Pablo de Gorosabel o Nicolás de Soraluce<sup>13</sup>.

Las visitas regias casaban con los intereses de la historiografía positivista y los de algunos historiadores y políticos foralistas, lo que propició la aparición de algunos breves trabajos sobre ellas en las revistas editadas a finales del siglo XIX y comienzo del XX. La revista *Euskal-Erria* publicó diversos artículos sobre la presencia contemporánea y pasada de los reyes en ‘Euskal Herria’, así como un listado hecho por Francisco López y Alén de «los reyes nacionales y extranjeros que han visitado este Real sitio» de San Sebastián<sup>14</sup>, u otros documentos relacionados con los tránsitos reales, caso del *Viaje de Felipe IV a la frontera de Francia*, de Leonardo del Castillo<sup>15</sup>. Junto con esos trabajos, en las siguientes décadas sobresaldrá la labor de Adrián Loyarte, historiador guipuzcoano de ideología conservadora con interés en el pasado local, y que con sus trabajos quería exaltar lo que consideraba la esencia vasca, expresada en la tríada: «Fueros. Monarquía. Religión. Aquello fue Vasconia»<sup>16</sup>. Estas palabras aparecieron en su trabajo sobre la visita de Felipe V a Guipúzcoa a comienzos del siglo XVIII, que vio la luz en 1927. Más de veinte años después retomó esa temática, pero variando tanto el espacio de su interés (de la provincia pasó a la ciudad de San Sebastián, de la que era cronista) como el marco cronológico, centrándose en las estancias de Felipe III (1615) y Felipe IV (1660)<sup>17</sup>.

---

<sup>11</sup> MARTÍNEZ DE ISASTI, L., *Compendio historial de Guipúzcoa*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1972, pp. 277-293.

<sup>12</sup> EGAÑA, D. I. (ed. por AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R.), *El guipuzcoano instruido en las reales cédulas, despachos, y órdenes, que ha venerado su madre la Provincia: en los esmeros con que se ha dedicado siempre al real servicio*, San Sebastián: FEDHAV, 2016 (ed. or. 1780), pp. 625-627 y 694-697.

<sup>13</sup> Pablo Gorosabel ofreció un listado de «monarcas nacionales y extranjeros que han honrado a esta ciudad con su presencia» en la entrada dedicada a San Sebastián, haciendo lo propio con Fuenterrabía, en su *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*, Tolosa: Imprenta de Pedro Gurruchaga, 1862, pp. 180-181 y 479-480. SORALUCE, N. de, *Historia general de Guipúzcoa*, San Sebastián: FEDHAV, 2011, pp. 530 y 539-540.

<sup>14</sup> Reyes en San Sebastián, *Euskal-Erria. Revista Vascongada*, XXIII (1890), pp. 381-382.

<sup>15</sup> Publicado en *Euskal-Erria. Revista Vascongada*, LXXII (1915), pp. 3-7, 62-66, 110-113, 164-167, 222-226, 267-270, 329-333.

<sup>16</sup> LOYARTE, A., *Viaje del rey don Felipe V por Guipúzcoa*, San Sebastián: Impr. De Martín y Mena, 1927, p. 16.

<sup>17</sup> LOYARTE, A., *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián: Relieve, 1949.

En décadas más próximas, sin embargo, el análisis de estas recepciones ha sido realizado sobre todo para Navarra, seguramente por la especial significación que adquirirían estos actos ante la presencia del rey en el reino, tanto antes como, principalmente, después de la conquista e integración en la corona de Castilla. Destacan los trabajos seminales de Florencio Idoate, quien, como conocedor del Archivo General de Navarra, analizó los documentos referentes a la estancia y recibimientos de reyes en el reino<sup>18</sup>. Más recientemente, y aplicando metodologías y planteamientos más acordes con la historiografía contemporánea, autores como Alfredo Floristán Imízcoz, Pablo M. Orduna y Jesús María Usunáriz han estudiado distintos casos relacionados con el reino<sup>19</sup>.

En la historiografía de la Comunidad Autónoma Vasca de las últimas décadas ha habido un interés más local que provincial por la materia, ni qué decir tiene regional. Además de los apuntes de las historias locales, los festejos y celebraciones realizados en Vitoria con motivo de la llegada y estancia de monarcas han sido estudiados por Iñaki Reguera, encuadrándolos en las prácticas simbólicas del periodo barroco<sup>20</sup>. Algunos trabajos han podido tratar la cuestión, pero de una manera tangencial, pues del hecho les interesaban otras vertientes, en especial las creaciones artísticas realizadas para cada ocasión, a lo que podemos añadir los relatos de aquellos que viajaron o se desplazaron y que han concitado el interés de los historiadores, dado que permitían observar las impresiones

---

<sup>18</sup> En especial en su apartado dedicado a 'reyes y virreyes' de su *Rincones de la historia de Navarra*, II, Pamplona: Aramburu, 1979, y, sobre todo, las páginas sobre 'el paso de reyes por Navarra' (pp. 17-25) y recibimientos y besamanos reales (pp. 33-42).

<sup>19</sup> Sobresalen los estudios sobre la visita de Felipe II en 1592: FLORISTÁN IMÍZCOZ, A., Las alteraciones de Pamplona de 1592, *Studia Historica. Historia Moderna*, 22 (2000), pp. 17-52; ORDUÑA PORTÚS, P. M., Visita de Felipe II a Pamplona (1592) narrada por el abad de Olloqui, don Juan de Zozaya, *Príncipe de Viana*, 239 (2006), pp. 931-942. Este autor también ha estudiado el caso de: El juramento de fidelidad del príncipe Baltasar Carlos en Pamplona. Interpretación, estructura, imágenes, fin. En ERRO GASCA, C. e I. MUGUETA MORENA (eds.), *Grupos sociales en la historia de Navarra, relaciones y derechos: actas del V Congreso de Historia de Navarra*, I, Pamplona: Eunat, 2002, pp. 283-296. También USUNÁRIZ GARAYOA, J. M<sup>a</sup>., Símbolos e identidad: la vista de Isabel de Valois a Pamplona (1560). En GONZÁLEZ ENCISO, A. y J. M<sup>a</sup>. USUNÁRIZ GARAYOA (dirs.), *Imagen del rey, imagen de los reinos. Las ceremonias públicas en la España Moderna (1500-1814)*, Pamplona: EUNSA, 1999, pp. 117-154. Sin ser *sensu stricto* una visita al reino, interesa destacar el estudio de este autor sobre el paso de la infanta María Teresa por Vitoria y los problemas protocolarios habidos entre el reino y el Señorío de Vizcaya. USUNÁRIZ GARAYOA, J. M<sup>a</sup>., Ceremonias, identidades territoriales y conflictos políticos: la polémica entre el reino de Navarra y el señorío de Vizcaya sobre el besamanos de la Infanta María Teresa (1745), *Memoria y Civilización*, 15 (2012), pp. 31-50.

<sup>20</sup> REGUERA ACEDO, I., La ciudad se divierte. Entradas reales y fiestas de Toros en Vitoria (1615-1819). En IMÍZCOZ BEUNZA, J. M<sup>a</sup>., *La vida cotidiana en Vitoria en la Edad Moderna y Contemporánea*, San Sebastián: Txertoa, 1995, pp. 377-395 y, del mismo autor, Monarquía y sociedad. Fiesta política y sociabilidad en Vitoria en la Edad Moderna, *Vasconia*, 33 (2003), pp. 500-505.

causadas en los foráneos por las poblaciones locales<sup>21</sup>. Además, la temática ha estado presente en los trabajos de distintos investigadores locales, quienes han indagando en las improntas dejadas por las presencias regias, principalmente en los siglos XVI y XVII, en Guipúzcoa y en algunos municipios como San Sebastián<sup>22</sup>. Ejemplo de ello es la aportación de Fermín Muñoz, quien ha publicado un manuscrito de 1900 con una lista de los reyes, santos y personajes ilustres que visitaron la villa<sup>23</sup>. Trabajos que, como habrá podido observar el lector, analizan casos alaveses y guipuzcoanos, pero no vizcaínos, pues la historiografía no le ha prestado atención a esta temática, entre otros motivos, por el escaso número de visitas regias que vivió durante el Antiguo Régimen<sup>24</sup>.

La cantidad de trabajos historiográficos sobre el tránsito de los reyes por la región contrasta con el escaso número de investigaciones en torno al paso de soldados. Un desequilibrio debido a múltiples factores, comenzando por la propia impronta que dejaba entonces, pues era considerado un paso con implicaciones negativas, y si bien generaba mucha documentación, dado que su significado para las comunidades era distinto, no era publicitado, lo que dificulta su estudio. Además, se trata de una temática abordada sobre todo por la historiografía militar, que no ha tenido excesivo predicamento ni el País Vasco ni en Navarra hasta fechas recientes. Han sido principalmente los investigadores centrados en la guerra quienes han analizado estos pasos de soldados, una temática que tiene un referente en el caso de la Monarquía de España en la obra del Geoffrey Parker, quien estudió las rutas o corredores que utilizó la corona para hacer llegar soldados a Flandes, con especial atención al conocido como Camino español<sup>25</sup>. Una labor que recientemente están retomando otros historiadores como Antonio José Rodríguez Hernández, aunque en su caso centrándose en el transporte ma-

---

<sup>21</sup> La revista de historia *Bidebarrieta* dedicó un ejemplar, el número 14, publicado en 2003, a la imagen de Bilbao transmitida por estos. Álava, por su parte, cuenta con los trabajos de SANTOYO MEDIAVILLA, J. C., *Viajeros por Álava (siglos XV a XVIII)*, Vitoria: Caja de Ahorros Municipal de Vitoria, 1972, que incluye menciones de relatos de los desplazamientos reales de 1615 (pp. 73-77), 1660 (99-102) y 1701 (p. 127), y ANGULO MORALES, A., Un crisol de miradas sobre Álava. De los ojos de los viajeros al discurso de las autoridades. Siglo XVII. En VV.AA., *La historia de Álava a través de sus personajes*, Vitoria: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 2003, pp. 63-89.

<sup>22</sup> Caso de TELLECHEA IDÍGORAS, J. I., Isabel de Valois en San Sebastián (1565), *Boletín de Estudios Histórico sobre San Sebastián*, 12 (1978), pp. 239-255.

<sup>23</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, F., Visita de reyes y personajes ilustres a la ciudad. Relación hecha por Pedro Manuel de Soraluze, *Boletín de Estudios Histórico sobre San Sebastián*, 43 (2010), pp. 567-581.

<sup>24</sup> Una excepción es el artículo de YBARRA LÓPEZ DORIGA, F. L., Visitas y estancias regias en Vizcaya, *Reales Sitios*, 29 (1972), pp. 57-68.

<sup>25</sup> PARKER, G., *El ejército de Flandes y el Camino Español, 1567-1659*, Madrid: Alianza, 2006 (ed. or. 1972).

rítimo de los soldados<sup>26</sup>. En el caso de Vasconia, en este punto también se repite la dinámica territorial que hemos percibido anteriormente. Por un lado, existen un buen número de estudios sobre los alojamientos de soldados en Navarra, pues el reino tenía una gran importancia militar, contando además con una relevante ciudadela en Pamplona<sup>27</sup>. Recientemente Aitor Paredes ha realizado una de las escasas aportaciones que existen sobre la materia, estudiando el tránsito de tropas por el reino de Navarra durante la Guerra de Sucesión<sup>28</sup>. Por otro lado, en el caso de las provincias vascas, dada su condición de territorio fronterizo y de la existencia de diversos presidios con soldados del rey, ha sido la historiografía guipuzcoana la que ha estudiado la materia<sup>29</sup>.

## II. CAMINOS DE PAZ: LAS VISITAS REALES

Durante el Antiguo Régimen algunas de las tierras de Vasconia vieron transitar por sus caminos a personajes cortesanos destacados, incluyendo a varios miembros de la familia real española, incluso, a reyes y reinas. Nosotros estudiaremos los tránsitos de estos últimos, dado que su significado era distinto, en tanto que se trataba de las cabezas políticas del conjunto de la Monarquía y de cada uno de los cuerpos provinciales. Analizaremos en concreto a los que fueron reyes de Castilla, postergando así a los titulares de otros reinos que pudieron pasar por la región. Estas estancias, si bien fueron escasas si comparamos su número con el de los monarcas propios, no dejaron de existir y de exigir a las autoridades locales un esfuerzo para dar el recibimiento y facilitar el paso de esos visitantes por sus caminos. Una de las más destacadas tuvo lugar en 1526, cuando Francisco I de Francia se alojó en San Sebastián en su paso hacia su reino tras

---

<sup>26</sup> RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, A. J., Poner una pica vallisoletana en Flandes. Reclutamiento y costes del transporte de tropas a los Países Bajos (1665-1700), *Investigaciones Históricas*, 28 (2008), pp. 55-78 y, del mismo, Reclutamiento y operaciones de enlace y transporte militar entre España y Milán a finales del siglo XVII (1680-1700), *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5-10 (2016), pp. 23-45.

<sup>27</sup> CHAVARRÍA MÚGICA, F., La capitulación de la «cabeza del reino» y la cuestión de los alojamientos: disputa y negociación de la condición privilegiada en Pamplona. En FLORISTÁN IMÍZCOZ, A. (coord.), *1512. Conquista e incorporación de Navarra. Historiografía, derecho y otros procesos de integración en la Europa renacentista*, Barcelona: Ariel, 2012, pp. 361-385.

<sup>28</sup> DÍAZ PAREDES, A., El camino francés. Tránsito de tropas por Navarra durante la guerra de Sucesión española (1710-1715), *Príncipe de Viana*, 273 (2019), pp. 349-363.

<sup>29</sup> RILOVA JERICÓ, C., *Fidelissima Bardulia...* Una ocupación militar en el siglo de las Luces. El caso guipuzcoano (1719-1722), *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 52 (2019), pp. 433-550. También contamos con la publicación de un interesante documento realizado a instancias del ayuntamiento de San Sebastián para el resarcimiento de los daños por los llamados Cien mil hijos de San Luis en 1823. MUÑOZ ECHABEGUREN, F., Daños causados por los 'Hijos de San Luis' en San Sebastián, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 47 (2014), pp. 513-526.

ser liberado por Carlos I. Otra ocurrió en 1777, cuando el emperador José II visitó, bajo el pseudónimo de conde de Falkenstein –aunque su verdadera identidad no pudo mantenerse en secreto–, algunas localidades guipuzcoanas próximas a la frontera con Francia, lo que llevó a las autoridades locales a improvisar un recibimiento al inesperado visitante<sup>30</sup>. Y, a comienzos del siglo XIX, un emperador de otro imperio pisó suelo guipuzcoano y alavés: Napoleón Bonaparte.

En este estudio nos vamos a centrar en el tránsito de titulares de la corona, porque la ampliación a todos los miembros de la familia real excedería el espacio disponible. Ello no quiere decir que no vayamos a mencionarlos, pues las instituciones locales también realizaban los preparativos pertinentes para el tránsito de infantas e infantes. Comenzando por señalar que no sólo podríamos hablar de aquellos vivos, dado que los que habían fallecido también fueron recibidos y transitaron con el fasto que requería su persona, pues si bien el cuerpo natural carecía de vida, todavía tenía significación simbólica (como quedaba recogido en las exequias reales), por lo que igualmente había que brindarles el debido recibimiento, tanto desde el punto de vista del ceremonial como en la reparación de caminos. El cuerpo conservaba una *dignitas* propia de su condición real, y había que velarlo. Así sucedió en mayo de 1643 cuando, tras atravesar Francia, el cadáver del cardenal-infante Fernando, fallecido en 1641, llegó a Guipúzcoa. Las instituciones provinciales dieron orden de realizar los preparativos necesarios para su paso por el territorio, entre los que se encontraba adecentar los caminos existentes por donde serían conducidos los restos del hermano del rey, llegándose a barajar la opción de realizar tramos nuevos y más apropiados<sup>31</sup>.

Para ello vamos a comenzar con el análisis del marco normativo del que se dotaron las entidades territoriales para el tránsito y alojamiento de los reyes, para posteriormente analizar los elementos fundamentales de esos pasos y las iniciativas y gestiones realizadas por las instituciones en lo referente a los caminos por donde iba a transitar la cabeza de cada una de las ‘repúblicas’.

---

<sup>30</sup> TELLERÍA, A., José II, emperador de Alemania, visita las murallas de Fuenterrabía, *Euskalerrriaren alde*, XVII-288 (1927), pp. 465-469.

<sup>31</sup> Un ejemplo lo encontramos en las cercanías de la villa de Salinas. Aquí el comisionado Juan de Olariaga fue, junto con maestros y oficiales de cantería y carpintería, a inspeccionar el camino correspondiente, viendo cómo varios tramos estaban caídos, y observando que existía una alternativa para hacer nuevamente el camino. El alcalde de la villa y el regimiento insistieron en que no disponían de fondos suficientes para acometer la obra, y que necesitaban la ayuda. Las prisas obligaron al comisionado a ordenarles que «hiciesen algún reparo para de presente atravesando maderos en aquellos pasos para que con seguridad y sin riesgo pasasen los huesos de su alteza». Posteriormente Olariaga recibió distintas noticias de pasajeros que le aseguraban que, efectivamente, «están los pasos reparados para de presente de forma que no haya peligro ni embarazo». Carta de Juan de Olariaga, Vergara, 27.V.1643, en Archivo General de Gipuzkoa (AGG), JDIM1/2/4.

## 2.1. Marcos normativos

La comprensión del fenómeno del tránsito de los monarcas por los territorios de Vasconia requiere recordar la diversidad territorial, lo que implicaba que la *persona ficta* real, el cuerpo político, no fuese el mismo aunque la persona física sí lo fuese<sup>32</sup>. Recordemos que el término Vasconia que estamos utilizando integraba entidades políticas de distinta naturaleza y rango dentro de la corona de Castilla. Había un reino que había tenido reyes propios y cuya ubicación peculiar, tras ser conquistado, en el conjunto de la Monarquía fue paulatinamente definida y redefinida hasta consolidar la fórmula *aeque principaliter*<sup>33</sup>. Misma naturaleza del vínculo jurídico-político que buscó y defendió el Señorío de Vizcaya (tras arrumbar la denominación de condado), integrado como tal en la corona de Castilla<sup>34</sup>. En el caso de Guipúzcoa, aunque barajase la posibilidad de definirse como reino, se consolidará como provincia, que fue también la misma denominación y consideración que obtuvo Álava. Cada una de esas complejas entidades había tenido un entronque distinto mediante un pacto originario con el señor, y por eso el mismo rey de Castilla disponía de una personalidad distinta. Una diferencia que alcanzaba el grado sumo en el caso de Navarra, pues aquí el monarca disponía de una numeración local, no la castellana. Y por ello también cada una trazará unas normas referentes al paso de su señor natural. Además, cada territorio era a su vez un cuerpo político compuesto por distintas entidades territoriales y corporaciones, que debían o querían tener su espacio representativo propio en las visitas de los reyes.

La presencia del rey en el territorio tenía una ocasión jurídico-políticamente fundamental en el reino de Navarra y en el Señorío de Vizcaya como era el juramento de sus ordenamientos jurídicos. Una ceremonia que incorporaba elementos de sacralidad a la obligación surgida entre el territorio y el señor respecto de un ordenamiento jurídico considerado superior, y patrimonio más

---

<sup>32</sup> Partimos de la clásica dicotomía corpórea del monarca, expuesta y analizada por KANTOROWICZ, E., *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*, Madrid: Akal, 2012.

<sup>33</sup> Vid. FLORISTÁN IMÍZCOZ, A., *El Reino de Navarra y la conformación política de España (1512-1841)*, Madrid: Akal, 2014.

<sup>34</sup> Vid. ELÍAS DE TEJADA, F., *El Señorío de Vizcaya (hasta 1812)*, Madrid: Minotauro, 1963; MAÑARICÚA Y NUERE, A. E. de, *Historiografía de Vizcaya (desde Lope García de Salazar a Labayru)*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1971; MONREAL ZIA, G., *Instituciones públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*, Bilbao: Diputación de Vizcaya, 1974; ARRIETA ALBERDI, J., El licenciado Andrés de Poza y su contribución a la ubicación de Vizcaya en la Monarquía Hispánica. En ARRIETA ALBERDI, J., X. GIL PUJOL y J. MORALES ARRIZABALAGA (coords.), *La diadema del rey. Vizcaya, Navarra, Aragón y Cerdeña en la Monarquía de España (siglos XVI-XVIII)*, Bilbao: UPV/EHU, 2017, pp. 169-229.



del primero que del segundo<sup>35</sup>. Pero si bien el reino de Navarra mantuvo ese componente sacro, en el caso de las tres provincias vascas se producirá una paulatina equiparación entre ellas, dado que el juramento vizcaíno perdió virtualidad a partir del reinado de los Reyes Católicos. Una minoración litúrgica que contrasta con lo sucedido con Guipúzcoa, pues si bien existirán confirmaciones desde la aprobación de la Nueva Recopilación en 1696, un ordenamiento en el que no se recogían disposiciones específicas sobre la materia, se produjo una equiparación con los otros territorios y sus ordenamientos jurídicos que propició que, a comienzos del siglo XIX considerase pedir al rey Fernando VII, en su desplazamiento hacia Bayona, «la ratificación y juramento de nuestros fueros y privilegios»<sup>36</sup>.

En el caso del Señorío de Vizcaya, el juramento se configuraba como un acto complejo en base a un itinerario que pretendía responder a la naturaleza de la comunidad vizcaína y las múltiples dimensiones del vínculo jurídico-político de esta con su señor. Todo lo cual aparecía reflejado en las etapas que debía realizar el señor por tierras vizcaínas. Un trayecto recogido en el Fuero Viejo (1452-1463), de donde pasó, con variaciones, al Fuero Nuevo (1526)<sup>37</sup>, aunque el itinerario careció de virtualidad durante el Antiguo Régimen, dado que a partir de la época de los Reyes Católicos y hasta el reinado de Fernando VII ningún rey pisó suelo vizcaíno<sup>38</sup>. Por ello el juramento fue sustituido en la práctica por la confirmación regia del Fuero, realizada por el rey allá donde estuviera y, preferiblemente, escaso tiempo después de haber accedido al trono de Castilla. En el caso de las provincias de Álava y Guipúzcoa, la especial naturaleza de sus ordenamientos jurídicos se añadía que no había ninguna disposición explícita del juramento del rey, ni tampoco sobre el tránsito. Ello no fue óbice para que buscasen las confirmaciones de sus ordenamientos, y que Guipúzcoa consiguiese la aprobación regia del suyo bajo la denominación de Nueva Recopilación de los Fueros. Todos estos factores pudieron converger en torno al cambio dinástico,

---

<sup>35</sup> Seguimos en este punto la lectura que, basándose en Otto Brunner, realizó en su momento PORTILLO VALDÉS, J. M<sup>a</sup>., *Monarquía y gobierno provincial. Poder y Constitución en las Provincias Vascas (1760-1808)*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1991, pp. 429-459.

<sup>36</sup> Carta de los señores comisionados nombrados para el recibimiento de Su Majestad a la Provincia, Salinas, 15.IV.1808, en AGG, JDIM1/2/21.

<sup>37</sup> DACOSTA, A. y J. R. DÍAZ DE DURANA, Los espacios del príncipe en la Vizcaya del siglo XIV, interacción y sujetos políticos. En ARIAS GUILLÉN, F. y P. MARTÍNEZ SOPENA (eds.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: UPV/EHU, 2018, pp. 366-371.

<sup>38</sup> Fernando el Católico acudió a Vizcaya en 1476, mientras que Isabel lo hizo en 1483. YBARRA Y BERGÉ, J. de, Los Reyes Católicos en Vizcaya, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, VII-3 (1951), pp. 339-352.

pues Felipe V entró en sus posesiones ibéricas por la provincia de Guipúzcoa, pero el momento no pudo ser aprovechado para obtener las respectivas confirmaciones regias, que tuvieron que esperar<sup>39</sup>.

El marco normativo en torno al recibimiento regio y las actuaciones a llevar a cabo en los territorios de Vasconia varió a mediados del siglo XVIII, cuando observamos un proceso regulador en forma de reglamentos o formularios. La proximidad temporal y algunas menciones permiten concluir que, al menos en Navarra y en Vizcaya, en el origen del mismo estuvo la visita no del rey, sino la de una infanta. Se trató del besamanos de María Teresa de Borbón y la disputa preferencial entre el reino de Navarra y el Señorío de Vizcaya en la ciudad de Vitoria. Un incidente protocolario que tuvo lugar en 1745, y que originó una disputa protocolaria, jurídica e impresa entre ambas entidades territoriales, si bien los investigadores se han centrado la producción navarra<sup>40</sup>. Además, también dio paso a la regulación de los diversos aspectos ceremoniales de los recibimientos reales que se prolongó durante la segunda mitad del siglo XVIII. Parece que las entidades tomaron consciencia de la importancia de regularlo a raíz de ese enfrentamiento, pues las dos partes implicadas en la disputa procedieron a redactar reglamentos sobre los ceremoniales en las visitas de reyes y otros personajes ilustres en un lapso de doce años.

Resulta significativo que el marco temporal de esas resoluciones coincida con sustanciales cambios en las dinámicas viarias. Esto tuvo lugar a nivel general, con un creciente control regio, una estrategia de construcción de caminos y el impulso de un modelo de red viaria radial, aunque el tránsito había empezado a comienzos del siglo, con Madrid como epicentro; y pudiendo citarse como momento fundamental el año 1761, cuando la corona adoptó una planificación de red viaria de carácter general, siendo nombrado el marqués de Esquilache superintendente de caminos<sup>41</sup>. Y, puede que en parte como lógica reactiva, desde las provincias exentas unos órganos reforzados como las Diputaciones, concebidas como defensoras del patrimonio jurídico-político y económico de las comunidades territoriales, potenciaron su papel en la gestión y construcción de los caminos en el territorio, llegando a diseñar y construir caminos que sirviesen como conductos principales (o ‘caminos padres’, como los denomina el José

---

<sup>39</sup> CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *Los juramentos forales y constitucionales de Felipe V en los Reinos de España (1700-1702)*, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2017, pp. 73-104.

<sup>40</sup> Este enfrentamiento ha sido estudiado por LEONÉ PUNCEL, S. *Los Fueros de Navarra como lugar de la memoria*, San Sebastián: FEDHAV, 2005, pp. 159-166 y USUNÁRIZ GARAYOA, J. M<sup>a</sup>., *Ceremonias, identidades territoriales...*, *op. cit.*

<sup>41</sup> MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850. I. La red viaria*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984, pp. 91-181.

Ángel Achón), que en el caso de Vizcaya buscaba la construcción de un camino a la meseta que fuera una vía adecuada para el comercio<sup>42</sup>.

Precisamente el Señorío de Vizcaya fue una de las entidades territoriales que regularon las medidas a adoptar para el paso de los reyes y otras personalidades relevantes en o cerca del territorio. Las instituciones locales habían acordado algunas normas dispersas sobre la materia, en especial para calibrar y armonizar la participación de los conjuntos que conformaban el cuerpo provincial. Un ejemplo lo encontramos en la Concordia entre las villas y ciudad y las anteiglesias en 1632, que incluyó una norma sobre los lugares a ocupar por los diputados generales y alcaldes de las villas en las ceremonias, concretándose además que «solo á recibim.<sup>tos</sup> de las Personas Reales principales é Infantes, haya de salir el Señorío, en cuerpo de Señorío»<sup>43</sup>. Pero el Señorío no disponía de un texto articulado que regulase en su integridad el ceremonial de recepción. La proximidad cronológica invita a pensar que la disputa con el reino de Navarra en 1745, además de propiciar la defensa jurídica e impresa de la postura vizcaína, espoleó a los junteros reunidos en Guernica al año siguiente, pues lo hicieron para, entre otros actos, las ocasiones en que «personas reales» llegasen «à este Señorío, ò hacen trancito [sic] por las Provincias vecinas»<sup>44</sup>. Dos años después la comisión designada para llevar a cabo el encargo, «observando la antigüedad, y moderno estilo de la Corte, y otras Provincias de estos Reynos», presentó en la Junta reunida en Guernica el fruto de su trabajo<sup>45</sup>.

También Navarra vivió en las siguientes décadas una pulsión reglamentaria de los ceremoniales y de la participación de determinados órganos del reino en los actos de recepción de los reyes y sus virreyes. Comenzando por las Cortes, que en su convocatoria de Pamplona en 1757 tuvieron que hacer frente a dos problemas de esta naturaleza<sup>46</sup>. Uno, que podemos tildar de carácter ex-

---

<sup>42</sup> ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las vías de Comunicación en Gipuzkoa*. II. *Edad Moderna, 1500-1833*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998, pp. 101-122 y LARREA DE GOTI, M<sup>a</sup>. A., *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974.

<sup>43</sup> «Capitulado de unión y conformidad hecho en 1630 reformando en parte las capitulaciones escritas en 27 de Marzo de 1628, para que se guardase y cumpliese perpetuamente por las anteiglesias, villas y ciudad del Señorío de Bizcaya», en LABAYRU, E. J., *Historia General del Señorío de Bizcaya*, V, Bilbao: Imp. y Enc. de Andrés P.-Cardenal, 1901, 674-677. Cita en p. 675.

<sup>44</sup> *Actas impresas de las Juntas Generales del Señorío de Vizcaya, de doce a diecisiete de julio de 1746*, en Archivo Histórico Foral de Bizkaia (AHFB), Administración, AJ00369/001, p. 68.

<sup>45</sup> *Actas impresas de las Juntas Generales del Señorío de Vizcaya, de veintiuno a veinticuatro de julio de 1748*, Bilbao: viuda de Antonio de Zafra, 1748, en AHFB, AJ00371/001, pp. 61-64.

<sup>46</sup> FORTÚN PÉREZ DE CIRIZA, L. J. (ed.), *Actas de las Cortes de Navarra (1530-1829)*. IX. (1757), Pamplona: Parlamento de Navarra, 1994, para la disputa con Vizcaya: pp. 34, 60, 61, 112, 115, 132, 134, 178, 322; para las disputas con Tudela, 34-45, 275, 276 y 279 (donde se halla el Formulario).

terno, era la mencionada disputa en torno al besamanos de la infanta de 1745, actuando en dos planos. Por un lado, acudiendo al Consejo de la Cámara, para que elucidará la cuestión. Por otro, imprimiendo cuatrocientos ejemplares de la ‘representacion contra Vizcaia’. El otro era de naturaleza interna, pues en el recibimiento del virrey hubo competencias entre los diputados del reino y la ciudad de Tudela, provocando la designación por las Cortes de una comisión para redactar un ‘Formulario’ que aclarase el ceremonial. Un análisis conjunto de las resoluciones a ambos problemas ofrece un balance significativo, pues se desprende que el objetivo de los asistentes a las Cortes era, ante todo, preservar la *dignitas* de la Diputación. Por eso decretaron que se «excuse siempre que pueda la Diputación salir de los límites del reino, y quando por reales insinuaciones le sea precisso egecutarlo lo haga á pueblo donde no haia concurso de otras comunidades, hevitando todo motibo de competencias». De cara a los recibimientos en el reino, los redactores del Formulario subrayaron la preferencia de la Diputación en los actos ceremoniales, aunque señalando que con la visita o besamanos reales en la raya del reino «a donde únicamente deben salir, se entienda haber cumplido». Para que en todos los lugares de Navarra tuvieran noticia de ello, las Cortes mandaron remitir copias a todas las localidades para que lo incorporasen en sus respectivos libros de acuerdo. Prácticamente un cuarto de siglo después, en 1781, la propia Diputación de Navarra redactó otro *Formulario y ceremonial*, en este caso para uso interno, en el que se detallaba, entre otras cuestiones, cómo se debía proceder en la recepción de los virreyes, prestando especial atención a las funciones y lugares que debían desempeñar el órgano y sus legados<sup>47</sup>. Asimismo, en la misma centuria, pero una fecha indeterminada, el Consejo Real redactó un libro –y como tal extenso, al contrario que los sucintos formularios mencionados– recogiendo sus deberes participativos y protocolarios en las ceremonias del reino, atendiendo para ello al bagaje acumulado en experiencias anteriores, caso de las visitas de Felipe IV y su hijo, el príncipe Baltasar Carlos<sup>48</sup>.

Lo que podemos calificar como un movimiento regulatorio de los ceremoniales también alcanzó otras partes no implicadas directamente en la polémica entre Navarra y Vizcaya. Así sucedió, por ejemplo, con Guipúzcoa, donde unos comisionados redactaron en 1752 un Reglamento de tránsitos reales por la provincia, y cuyo contenido excedía lo simbólico-protocolario, abrazando también la gestión del propio tránsito mediante la Diputación de tránsito<sup>49</sup>. Su

---

<sup>47</sup> IDOATE, F., Un Ceremonial de la Diputación de Navarra, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 27-28 (1957-1958), pp. 853-888.

<sup>48</sup> AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R. (ed.), *El ceremonial del Consejo del Reino de Navarra*, San Sebastián: FEDHAV, 2018.

situación, con todo, era sensiblemente distinta, pues si bien la presencia regia ocasionalmente aparecía mencionada o regulada en los ordenamientos generales de Navarra y Vizcaya, en la Nueva Recopilación de los Fueros de Guipúzcoa no existía ninguna disposición específica respecto del tránsito y recibimiento del monarca y el ceremonial a seguir en determinados actos. La provincia no había elevado a rango foral las normas referentes estas cuestiones y, lo que resulta significativo, tampoco añadió ni incorporó el citado reglamento al suplemento de la recopilación hecho en 1758.

## 2.2. Las visitas reales y los caminos

Lo dispuesto en los Fueros locales más el desarrollo reglamentario señalado ofrecían los mimbres jurídico-normativos fundamentales para las actuaciones de los tránsitos reales, pero no agotaban todas las medidas a adoptar. Las visitas tenían su proyección organizativa común en estos territorios, comenzando por el papel central que jugaban los órganos provinciales y del reino, interlocutores privilegiados que capitalizaban las actuaciones. Para estos la gestión se dividía en dos planos interrelacionados. Por un lado, se encontraba la vertiente organizativa, es decir, la disposición de los preparativos necesarios para que el recibimiento del rey tuviera lugar con la decencia y boato necesarios, para lo que designaban comisionados o diputados, configurándose incluso órganos *ad hoc* como la Diputación de tránsito en Guipúzcoa<sup>50</sup>. Por otro lado, se hallaban los comisarios enviados por los territorios para recibir al rey en los límites del territorio o fuera de él, caso de que no fuera a pisarlo, y que debían representar el cuerpo provincial, por lo que la comisión estaría encabezada por los cargos más relevantes del territorio.

¿Cómo debían proceder los órganos de gobierno ante la noticia de la venida del rey? Hemos mencionado que los reglamentos de mediados del siglo XVIII fijaron las normas a seguir a partir de entonces. Con anterioridad a ese

---

<sup>49</sup> AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R., *Nueva recopilación de los Fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y ordenanzas de la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa (1696)*, San Sebastián: FEDHAV, 2014. El reglamento ha sido localizado y transcrito por AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R., La regulación de los tránsitos reales por Guipúzcoa (1752), *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 60 (2004), pp. 149-158.

<sup>50</sup> Buena muestra de la actividad desplegada por estas comisiones es el borrador de los decretos realizados por los designados por la provincia de Guipúzcoa y su corregidor con motivo del recibimiento de las personas reales en 1615, que abarca desde el 4 de septiembre hasta el 22 de noviembre, y que puede consultarse en AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R., *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, XIX, San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa, 2001, pp. 458-483. La misma fue ratificada en el reglamento de 1752. AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R., La regulación de los tránsitos..., *op. cit.*, pp. 151.

periodo lo que se practicaba era, además de algunas disposiciones dispersas, el recurso a ejemplos pasados, práctica que seguirán utilizando aquellas entidades que tampoco fijaron un reglamento al respecto. Se consultaban los documentos pretéritos para observar cómo la misma corporación había actuado en anteriores ocasiones. En 1659-1660, por ejemplo, las autoridades vitorianas buscaron en el archivo local las actas municipales referentes al año 1615 «para saber y ver lo que obró esta ciudad cuando vino a ella el señor rey don Felipe Tercero»<sup>51</sup>. Los casos pasados ilustraban a los mismos órganos sobre cómo proceder.

El itinerario que seguiría el monarca venía diseñado por la corte, tal vez previo diálogo con concededores del terreno, adaptándolo a las vías existentes en los territorios, en cuyas planificaciones primaban los intereses económicos, más que políticos<sup>52</sup>. Dada la naturaleza y dimensión de las comitivas reales, se preferían los caminos principales, aunque ello no era óbice para que, dado el carácter montuoso de la región, los tránsitos no tuviesen sus complejidades y complicaciones. Había tramos especialmente críticos, como era el paso de Álava a Guipúzcoa, que solía hacerse por San Adrián y la cuesta de Salinas, que era «vna de las mas pendientes, y agrias de España, y casi intratable para coches, ayudando à su aspereza, y dificultad las continuas aguas»<sup>53</sup>.

Precisamente una de las primeras medidas que adoptaban las autoridades locales al recibir la noticia era la de acondicionar los caminos por los que debía de transitar la comitiva. Una resolución que ordenaban las autoridades provinciales, en ocasiones a instancia del delegado regio, siendo proyectadas y ejecutadas por la entidad responsable de los distintos caminos. En 1565, por ejemplo, el corregidor de Vizcaya ordenó, «sin perjuizio del Fuero deste Señorío», reparar los caminos dada la llegada de la reina Isabel de Valois, quien se dirigía a la frontera para entrevistarse con su madre, Catalina de Medicis. La urgencia llevaba a que un mandato expedido el 27 de marzo tuviera que ser cumplido en el plazo aproximado de un mes, pues todos los reparos debían hacerse a lo largo del mes de abril<sup>54</sup>. Una orden genérica que debían concretar las autoridades locales.

Las primeras y principales intervenciones de las autoridades locales en las infraestructuras viarias se centraban en los caminos más relevantes, aquellos que

<sup>51</sup> Archivo Municipal de Vitoria, Libro de Actas 38, sesión del 30 de diciembre de 1659, s.f.

<sup>52</sup> Visible en los proyectos planteados e impulsados en Vizcaya durante la segunda mitad del siglo XVIII. LARREA DE GOTI, M<sup>a</sup>. A., *op. cit.*

<sup>53</sup> FERNÁNDEZ DEL CAMPO, P., *Viage del Rey N. S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desporio de la Serenísima Sra. Infanta de España, y solemne Juramento de la Paz*, Madrid: Imprenta Real, 1667, p. 118.

<sup>54</sup> Regimiento de Tierra Llana y villas, 27.III.1565, en VV.AA., *Juntas y Regimientos de Bizkaia. Actas de Villas y Ciudad, I*, Bilbao: Juntas Generales de Bizkaia, 1994, p. 473.

unían las poblaciones por donde estaba programado que fuera a transitar la comitiva. Así lo observamos en la visita de Fernando VII en 1828, que ocasionó que la Diputación del reino de Navarra mandase «recomponer las veinte y cinco leguas de camino Real, que corren desde el Bocal, que llaman del Rey, hasta los límites de la Provincia de Guipúzcoa, registrar y reparar los puentes», quedando «la carretera tan suave y cómoda, que nada dejó de desear»<sup>55</sup>. Pero el carácter y duración de la estancia del rey y su séquito en el territorio podían llevar a que aquellas también decretasen la reparación de otras vías menos relevantes por las que las personas reales podían pasear. Así sucedió también en la visita de Fernando VII y su mujer a Vasconia. Dado que el rey se detuvo en las principales localidades durante varios días, los órganos provinciales también se preocuparon por reparar y adecuar los caminos de los lugares cercanos a donde se alojarían los reyes, por si estos decidían salir a pasear. Un ejemplo de ello lo encontramos en Vizcaya. Puesto que estaba planificado que el rey y la reina se alojasen en Bilbao durante una semana, seguramente se animarían a visitar otras poblaciones vecinas tanto de esa villa como de la ría del Nervión. Por eso ordenaron a las autoridades de las anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto que diesen «las disposiciones más activas para que los caminos de tránsito de esa anteiglesia se pongan en buen estado, tal que sea digno de las augustas personas que los andarán»<sup>56</sup>.

La preparación de los caminos no significaba únicamente la reparación del firme, sino también la adecuación de los mismos a la comitiva y su medio de desplazamiento, lo que podía suponer su ampliación para el tránsito de medios de transporte inusuales en la región o para los que las vías no estaban preparadas. Encontramos testimonio de ello en la mencionada visita de 1828. Un viaje que las autoridades locales querían aprovechar para mostrar a Fernando VII el estado y los recursos económicos de la región, para lo que planificaron una visita a la fábrica de hierro de Artunduaga, sita en la anteiglesia de Basauri. Por eso ordenaron a los fieles de esta que pusiesen «perfectamente» el camino que mediaba «desde el de la vereda de la Orduña hasta el punto inmediato al puente de la citada fábrica, ensanchándolo en la proporción conveniente en los puntos que lo exija para que los coches y la caballeriza que los acompañe puedan pasar con toda comodidad»<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> *Relación sencilla de los obsequios que la Illma. Diputación del Reino de Navarra y sus pueblos del tránsito han tributado a sus augustos soberanos don Fernando III de Navarra, VII de Castilla, y doña María Josefa Amalia de Sajonia, escrita por orden de dicha Illma. Diputación*, Pamplona: Imprenta de Longás, 1828, p. 10.

<sup>56</sup> Oficio de la Diputación de Vizcaya a los fieles de las anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto, Bilbao, 18.V.1828, en AHFB, Administración, AJ00603/010, fol. 82r.

<sup>57</sup> Oficio de la Diputación de Vizcaya al ayuntamiento de la anteiglesia de San Miguel de Basauri, Bilbao, 5.VI.1828, en AHFB, Administración, AJ00603/010, fol. 138r. Que la orden de reparación se

El mismo documento nos habla de otro aspecto relevante de los caminos, pues estos no se agotaban en la calzada, sino que también podía significar prevenir otros elementos que podían interferir en el trayecto de la comitiva. Así, era necesario cuidar de que plantas y árboles no obstaculizasen el tránsito. Por eso para la misma ocasión el Señorío de Vizcaya ordenó que, para que la comitiva «no experimente la menor incomodidad, ni desgracia, por los ramajes y arbus-tos que lo circundan», se despejase hasta la altura de cuatro pies<sup>58</sup>. Además, el camino debía estar despejado de tráfico alguno, por lo que las mismas autori-dades ordenaron a los fieles de distintas anteiglesias que en el trayecto desde la frontera con Guipúzcoa hasta Durango, el día previsto para el paso ningún carro recorriese los caminos a transitar por el rey<sup>59</sup>.

Las visitas eran ocasiones propicias para que, fruto de las encuestas que solían realizarse, las autoridades locales observasen el estado de los caminos bajo su responsabilidad y las reformas y mejoras a hacer. Es cierto que la pre-mura del tiempo obligaba a realizar intervenciones quirúrgicas de carácter tem-poral, con el objetivo de poner a punto los caminos de la jurisdicción de la insti-tución correspondiente. Unas obras que valdrían esencialmente para que el paso de la persona real y su séquito pudiera hacerse con el decoro necesario. Pero el impulso viario provocado por este podía tener una continuidad mediante la consolidación de lo realizado u otra intervención que pusiera a punto el camino. Un ejemplo lo encontramos en 1745, cuando, tras el paso de la infanta hacia la frontera, los comisionados de Vitoria afirmaron que su intervención en los cami-nos, puentes y calzadas de la jurisdicción de la ciudad «sólo había sido para que entonces lo pudiesen estar para su tránsito en el mejor modo» que fue posible, pero que resultaba necesario «perfeccionarlos», aprobándolo el ayuntamiento, aunque con el límite de los 18.000 ducados facultados por el rey y el Consejo Real para ese fin<sup>60</sup>.

La corona no se mantenía al margen de los preparativos y puestas a punto, confiando todas las cuestiones referentes a los caminos a las autoridades locales, sino que, consciente de las limitaciones de estas, podía remitir comisionados para que colaborasen e incluso dirigiesen los preparativos viarios. Así sucedió

---

detuviera en el puente traía causa, seguramente, en que fue construido por el dueño de la fábrica, Lope de Mazarredo. La financiación de su mantenimiento y reparación fue una fuente de conflictos entre las autoridades de Basauri y otras como el delegado regio, como lo constata un expediente de 1842. AHFB, Administración, AJ01538/015.

<sup>58</sup> AHFB, Administración, AJ00603/010, fol. 69r.

<sup>59</sup> Oficio de la Diputación de Vizcaya a los fieles de distintas anteiglesias y otras autoridades, Bil-bao, 11.VI.1828, en AHFB, Administración, AJ00603/010, fol. 163r.

<sup>60</sup> Archivo Municipal de Vitoria, Libro de actas nº 57, ayuntamiento de 4.II.1745.



en 1744 cuando, con motivo del próximo desplazamiento de la infanta María Teresa a la frontera para desposarse con el delfín de Francia, la Corona envió a Sebastián Rodolphe para la composición de los caminos<sup>61</sup>.

Si bien los itinerarios eran establecidos antes de su llegada a los territorios, contingencias como las inclemencias del tiempo, la voluntad regia u otros factores accidentales podían hacer variar la ruta, obligando a las instituciones a reparar raudamente vías que habían quedado fuera de los preparativos iniciales. Un ejemplo lo encontramos en el tránsito regio de 1615, cuando frente a lo planificado, el rey y su séquito no fueron a dormir a Hernani, sino a San Sebastián, lo que obligó a las autoridades locales a preparar en poco tiempo un camino que era «muy áspero, y fragoso [sic], y maltratado, y deshecho por las continuas recuas que por él andan». Pese a esas dificultades, la diligencia de los guipuzcoanos y sus diputados permitió acomodar el camino «en pocas horas de manera que á su fragosidad hicieron carretil, pues pasó por él el ejército de carros coches y literas»<sup>62</sup>.

Este último apunte nos permite observar el esfuerzo que no sólo en términos económicos, sino también humanos, suponían las visitas reales. Estas obligaban a detraer recursos y mano de obra de otras labores en favor de la pronta ejecución de los preparativos. Cuestiones ambas que estaban condicionadas por la disponibilidad y la urgencia de la intervención. En el itinerario trazado para el tránsito de Fernando VII por Vizcaya en 1828, por ejemplo, se observó que había que reparar el puente de Bolueta y sus cercanías, pero las prisas obligaron a acudir a materiales próximos para hacer los rellenos, escogiéndose para ello la escoria de las ferrerías, por lo que se la solicitaron a los dueños y gestores de las mismas<sup>63</sup>.

Las visitas generaban diversos gastos para las instituciones locales. Entre ellos estaban los que podemos denominar como los suntuarios-artísticos, aquellos dirigidos a engalanar el territorio y dotarlos del boato necesario. Unos dispendios que podían llegar a ser insostenibles para las arcas locales. Especial

---

<sup>61</sup> ASTIAZARAIN ACHABAL, M<sup>a</sup>. I., *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995, pp. 48-50.

<sup>62</sup> ZABALETA, M. de, Relación verdadera de la jornada que se Magestad del rey don Filipe Tercero de España hizo a la Provincia de Guipúzcoa; su recibimiento por ella, y entregas de las serenísimas d. Ana de Austria, Reina de Francia, y Madama Isabela de Borbón, princesa de España, en el río de Bidaso= Todo celebrado desde treinta de Octubre, que en ella entraron, hasta diez y seis de Noviembre que salieron= Año de 1615. En ALENDA Y MIRA, J., *Relaciones de solemnidades y fiestas públicas de España, Sucesores de Rivadeneyra*, Madrid: 1903, p. 172.

<sup>63</sup> Carta de la Diputación de Vizcaya a Francisco Sainz, Bilbao, 6.V.1828, en AHFB, Administración, AJ00603/010, fols. 20r.-20v.

interés cobra en este punto el reglamento de Vizcaya de 1748, en donde se tasaba el gasto que debía suponer tanto el hospedaje y alimentación de los miembros de la comitiva vizcaína, cuyo número se fijaba en 16 personas, como el del vestuario, con el objetivo de reducir y fijar esos gastos en un contexto de gran endeudamiento<sup>64</sup>. Así, de un total de 43.900 reales, un 36,44% iría destinado a las primeras partidas, mientras que hasta un 61,5 % lo suponían los gastos para vestidos. Cantidades a las que había que añadir las partidas dedicadas al alojamiento y a la preparación de los caminos para el tránsito de las personas reales, lo que llevaba a un diálogo entre las autoridades de las localidades y las generales para establecer su financiación. Con todo, el creciente papel de los órganos provinciales en la gestión de los principales caminos se plasmó en las últimas visitas regias. Un ejemplo de ello lo encontramos en el paso de Fernando VII y su comitiva por territorio alavés, en donde la dualidad entre la provincia y la ciudad de Vitoria quedó reflejada a la hora de organizar el tránsito de la comitiva regia. Entre ambas acordaron que la primera se encargaría «de un modo extraordinario en la composición de sus caminos, por donde habían de transitar SS. MM. que abrazaban en su territorio una extensión aproximada de ocho leguas», mientras que la segunda «hermoseó fachadas, aumentó una plaza cerca de Palacio, adornó muy distinguidamente su teatro, y acordó otras muchas obras que realzasen las bellezas de la población en cuanto se presumió, que pudiese alcanzar la vista de SS. MM.»<sup>65</sup>.

Como señalamos al exponer el estado de la cuestión de la materia, lo referente a los aspectos simbólicos y festivos durante el Antiguo Régimen ha sido estudiado para el caso vitoriano, pero no tanto los celebrados o ubicados en el camino, sino los que tenían lugar dentro de esa localidad. En Álava los elementos simbólicos comenzaban en el límite del territorio, donde esperaban los representantes comisionados por la provincia, quienes acompañaban al rey durante su tránsito. Además, cada una de las entidades se representaba mediante plasmaciones artísticas, especialmente arcos del triunfo en donde se reflejaba y plasmaban elementos relevantes del vínculo jurídico-político con el monarca. Así, cuando Felipe IV y su comitiva entraron en Vitoria, lo hicieron por una puerta remozada (a juicio del narrador), y que estaba presidida por una estatua

---

<sup>64</sup> LÓPEZ ATXURRA, R., *La administración fiscal del Señorío de Vizcaya (1630-1804)*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1999, pp. 700-701.

<sup>65</sup> *Noticia histórica de los sucesos ocurridos en el tránsito de SS.MM. los reyes nuestros señores d. Fernando VII y doña María Josefa Amalia de Sajonia (que dios guarde) desde el punto de Gomilaz, límite entre la provincia de Álava y Señorío de Vizcaya, hasta el confín de Castilla, cercano al río Vayas, contiguo a la jurisdicción de Miranda de Ebro, todo en los días 26, 27, 28, 29 y 30 de junio y 1º de julio de este año de 1828*, Vitoria: Agapito Manteli, s.f. (¿1828?), pp. 4-5.

de Alfonso XI, «a quien aquel Pueblo, e Prouincia se entregò (como escriue Villasan) quando se hallaua con facultad poco diferente de Behetria»<sup>66</sup>.

También el modo y medio de transporte en que era realizado el tránsito por los caminos y la posterior entrada revestían un gran simbolismo. Este solía llevarse a cabo en coches tirados por caballos, como se puede observar en el cuadro de la entrada de Felipe III en San Sebastián, aunque en el acceso a los municipios podían ser los propios lugareños quienes tirasen del mismo, como sucedió en 1828, cuando Fernando VII entró en Pamplona en «una vistosa y elegante carretela» proporcionada por las autoridades locales, y «que la tiraban doce labradores robustos, en traje del país»<sup>67</sup>. Si era realizado de otro modo también podía ser considerado un honor por los vecinos del lugar que fueran a recibir al rey. Un ejemplo lo encontramos en 1660 cuando, en su trayecto de vuelta a la corte, Felipe IV entró a caballo en Hernani, provocando la alegría de los lugareños, «por parecerles, que gozauan de su presencia mas francamente, que entre los embarazos del coche»<sup>68</sup>.

La finalidad del tránsito marcaba el itinerario diseñado por la corte. Los realizados por los Reyes Católicos a los territorios vascos a finales del siglo XV tenían como objetivo reforzar el vínculo entre las comunidades (fracturadas por las guerras de bandos) y unos reyes cuya legitimidad podía ser cuestionada. De ahí que Fernando V (1476) e Isabel I (1483) acudieran a Vitoria y, sobre todo, a Vizcaya para reforzar su compromiso mediante la jura de los fueros locales. El fin y el significado de los tránsitos del rey por los territorios vascos varió en las siguientes centurias. En el siglo XVI Carlos I se desplazó por motivos militares, y sus sucesores no dejaron de acudir a la frontera, pero lo hicieron con una finalidad que condicionaba el trayecto. Felipe III (en 1615) y Felipe IV (en 1660) se desplazaron por las provincias de Álava y Guipúzcoa para llegar a la frontera. Sólo en el caso de Navarra se produjeron desplazamientos regios con el fin principal de reforzar el compromiso entre la comunidad territorial y su señor. Así sucedió en 1592, cuando, en su jornada a Aragón para el control de las alteraciones que tuvieron lugar en aquel reino, Felipe II de Castilla decidió «inopinadamente» (en palabras de Alfredo Floristán) acudir a Navarra para que los Tres Brazos jurasen en persona al heredero<sup>69</sup>.

<sup>66</sup> FERNÁNDEZ DEL CAMPO, P., *op. cit.*, pp. 111-112.

<sup>67</sup> Vid. OLLERO LOBATO, F., En Amor y Marte. El carro triunfal durante los reinados de Carlos IV y Fernando VII, *POTESTAS. Estudios del Mundo Clásico e Historia del Arte*, 17 (2020), pp. 133-172.

<sup>68</sup> FERNÁNDEZ DEL CAMPO, P., *op. cit.*, pp. 273-274.

<sup>69</sup> Estudió el desplazamiento en su crítico contexto político FLORISTÁN IMÍZCOZ, A., Las alteraciones de Pamplona..., *op. cit.* Contamos con diversos testimonios que narran y comentan la jornada, caso de las palabras ofrecidas por un testigo privilegiado como Jean Lhermite, quien, siendo parte de

Más de medio siglo después Felipe IV de Castilla hizo ese mismo desplazamiento y con idéntico fin. Lo realizó en 1646, y en un contexto crítico para la Monarquía, con rebeliones abiertas en Cataluña como Portugal, y con muestras de descontento en otras regiones<sup>70</sup>. Por ello el rey quiso viajar con su heredero, con el objetivo de reafirmar la continuidad dinástica y la sucesión con la figura de su hijo, el príncipe Baltasar Carlos (cuyo juramento ya había prestado, en su nombre, el virrey en 1632) y asimismo permitir a sus vasallos mostrar su compromiso con el monarca, cuestión de gran importancia dado que seis años atrás dos entidades territoriales como el principado de Cataluña y el reino de Portugal habían roto su vínculo con su señor natural, sometiéndose a otro rey (caso del primero) o designando a un miembro de la antigua casa real de los Braganza, en el caso portugués. Además, Cataluña se había puesto bajo la protección del rey de Francia, Luis XIII, cabeza de la dinastía Borbón y que reclamaba sus derechos sobre la integridad del antiguo reino de Navarra.

**Cuadro 1: Itinerario de José I camino a Madrid en julio de 1808**

<i>Pueblos en que Su Majestad hará noche</i>	<i>Días de su llegada</i>
Bayona	
Irún	8 de julio
Tolosa	9 de julio
Vergara	10 de julio
Vitoria	11 de julio
Miranda de Ebro	12 de julio
Briviesca	13 de julio
Burgos	14 de julio
Villarodrigo	17 de julio
Palencia	18 de julio
Valladolid	19 de julio
Olmedo	22 de julio
Martín-Muñoz	23 de julio
Villacastín	24 de julio
Guadarrama	25 de julio
Madrid	26 de julio

Fuente: AGG, JDIM1/2/24.

---

la comitiva regia, recogió sus impresiones en su obra *Le passetemps*. Sus palabras sobre el tránsito por Navarra fueron traducidas y editadas por GÁRATE, J., *Viaje de Felipe II por la Rioja y Navarra en 1592, Príncipe de Viana, 156-157 (1979)*, pp. 429-444. Otro testimonio en ORDUNA PORTÚS, P. M., *Visita de Felipe II a Pamplona...*, *op. cit.*

<sup>70</sup> ORDUNA PORTÚS, P. M., *El juramento de fidelidad...*, *op. cit.*

Tras un siglo XVII salpicado por visitas regias, y pese a inaugurarse con el paso de Felipe V a Guipúzcoa y Álava –ocasión que no vino acompañada de las confirmaciones regias de sus privilegios y ordenamientos ni del juramento de los Fueros de los territorios vecinos<sup>71</sup>, en el siglo XVIII los reyes de la dinastía borbónica estuvieron ausentes de los territorios de Vasconia. Ausencia que contrasta con la sucesión de tránsitos reales que tuvieron lugar en el primer tercio del siglo XIX. En este periodo podemos distinguir dos grandes ciclos. El primero más que un periodo es un año, pues se trata de 1808, con un apéndice en 1813, cuando hasta tres reyes transitaron por tierras de Vasconia. En estos tres casos el paso del rey quedó nuevamente supeditado al objetivo último del desplazamiento de atravesar la frontera, dirección Bayona en el caso Fernando VII y Carlos IV, y destino Madrid en el de José I<sup>72</sup>. Ello lo podemos comprobar en el itinerario seguido por este último. Dado que tenía como meta llegar a la corte lo antes posible, el que a la postre sería el único rey de la dinastía Bonaparte siguió un camino expedito hacia Madrid, sin aproximarse ni a Vizcaya ni a Navarra, haciendo apenas noche en cada una de las localidades guipuzcoanas y alavesas en las que entró. Brevidad que contrasta con lo sucedido con las principales ciudades castellanas por las que pasó: Burgos y Valladolid, en las que sí se detuvo varios días (véase cuadro 1).

El segundo, el más relevante dada su transcendencia, importancia e importancia, se trata de la visita de Fernando VII y su mujer, María Amalia de Sajonia, a tierras de Vasconia en 1828, que tuvo un preludeo en el paso de la segunda por tierras guipuzcoanas y alavesas en 1819. Los motivos para que le prestemos especial atención son varios. Para empezar, fue el último enmarcado dentro de nuestro marco cronológico, pues si podemos considerar que el final del Antiguo Régimen tuvo lugar durante el reinado de Isabel II, que comenzó en 1833, el viaje de su padre se produjo en 1828. Junto con ese apunte, también es relevante porque fue la única visita que abarcó los cuatro territorios de la Vasconia ibérica, lo que era novedoso, pues, como hemos señalado, durante los siglos anteriores algunos territorios habían podido recibir la visita del rey en un mismo viaje, pero nunca los cuatro. Dos ejemplos los encontramos en 1615 y en 1660, cuando, en sus itinerarios a la frontera, Felipe III y Felipe IV (respectivamente) habían

---

<sup>71</sup> CORONAS GONZÁLEZ, S. M., *op. cit.* transcribe tanto el juramento hecho por el virrey de Navarra en las Cortes de Pamplona el 19 de noviembre de 1701 (pp. 144-156), como las confirmaciones del privilegio llamado del Contrato alavés (Madrid, 13.VII.1701) (pp. 157-170), de los Fueros del Señorío de Vizcaya (Madrid, 2.V.1702) (pp. 170-171) y la confirmación y aprobación de las Leyes, fueros, ordenanzas, buenos usos y costumbres para el régimen y gobierno de la provincia de Guipúzcoa (Madrid, 28.II.1704) (pp. 171-178).

<sup>72</sup> Como es sabido, cinco años después el mismo rey desanduvo el camino en su retirada ante las tropas hispano-británicas.

atravesado las provincias de Álava y Guipúzcoa, pero no abarcaron Navarra, que solía ser un destino específico o un paso o desvío concreto para reafirmar con su presencia el vínculo entre el rey y el reino (como sucedió en 1592 y 1646), y en esos y en los demás desplazamientos reales realizados desde finales del siglo XV Vizcaya quedó fuera de la ruta.

Otro motivo es el contexto particular y general, que confirieron una especial significación a este viaje. Frente a las visitas anteriores caracterizadas por ser estaciones hacia un destino que solía ser la frontera, para la conclusión de un acto con relevancia diplomático-internacional, esta visita tenía como fin afianzar el vínculo jurídico-político entre las cuatro entidades territoriales y su rey. En lo que al contexto general se refiere, las tensiones ideológicas caracterizaban la situación política, con los reprimidos liberales y los ultrarrealistas cada vez más críticos y opuestos a las políticas adoptadas por el rey y sus gobiernos. Precisamente tras la derrota de un movimiento de estos últimos en Cataluña, denominados *agraviats*, y que tuvo ciertas resonancias en tierras vascas, donde alguna facción se alzó al grito de «Viva el Rey, la Religión y la Inquisición», el rey realizó este «viaje triunfal» por tierras del norte<sup>73</sup>. Una ruptura de la ‘casa’ que también se estaba produciendo a nivel local, fruto de la fractura social y la quiebra de la armonía socio-económica que se había gestado durante los primeros siglos de foralidad, y cuyos orígenes se hallarían en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>74</sup>. Además, el restaurado absolutismo, pese a su compromiso formal con los Fueros de los territorios, cuestionaba diversos aspectos que las instituciones locales habían ido consolidando como rasgos distintivos de la foralidad.

Precisamente en la propuesta de este viaje podemos observar esa reconfiguración regional de la foralidad, que estaba transitando hacia una concepción trinitaria, en tanto que se estaba procediendo a la institucionalización del espíritu del *Irurac bat*, que había cristalizado en las conferencias celebradas por las provincias vascas a partir de 1776<sup>75</sup>. Las relaciones publicadas entonces por las

---

<sup>73</sup> LA PARRA LÓPEZ, E., *Fernando VII. Un rey deseado y detestado*, Barcelona: Tusquets, 2018, pp. 554-568. Sobre la violencia y enfrentamientos políticos en el periodo, GONZÁLEZ CALLEJA, E., *Política y violencia en la España contemporánea. I. Del Dos de Mayo al Primero de Mayo (1808-1908)*, Madrid: Akal, 2020, pp. 132-178. Disponemos del relato de las experiencias del monarca y del itinerario general trazado y seguido por este desde su salida de San Lorenzo del Escorial hasta su regreso a la corte en LA PARRA LÓPEZ, E. (est. Intr.), *Diarios de viaje de Fernando VII (1823 y 1827-1828)*, Alicante: Universidad de Alicante, 2013, pp. 649-654.

<sup>74</sup> ARTOLA RENEDO, A., La casa rota. Grupos familiares, distanciamiento cultura y conflicto en las Provincias Vascas (1823-1839), *Historia Social*, 89 (2017), pp. 157-176.

<sup>75</sup> Una de las sesiones de estas conferencias tuvo lugar Bilbao el 17 de junio de 1828 durante la estancia de Fernando VII y su esposa en la villa, «a fin de que se conservasen en toda su integridad a estas fieles Provincias sus fueros, franquezas y libertades, buenos usos y costumbres sin introducir ninguna

instituciones locales incidieron en que fueron ellas las que cursaron la petición, y formalmente así fue. Cuestión distinta es saber de quién fue la iniciativa. En el caso de Navarra esta partió de las instituciones locales, en concreto de su Diputación, al saber de la cercana estancia del rey en Zaragoza<sup>76</sup>. Sin embargo, no lo es tanto el de las provincias vascas. La correspondencia de un actor principal de las gestiones, Fausto de Otazu, uno de los tres comisionados en la corte de esos tres territorios, y estante por aquel entonces junto al rey en Zaragoza, transmitió que desde el entorno del monarca se les comentó la predisposición de este a prolongar su desplazamiento previsto a Navarra por las provincias vascas<sup>77</sup>.

Todas estas cuestiones convergieron en el tránsito de los monarcas, cuyos aspectos materiales hemos ido desgranando a lo largo de este trabajo, por lo que ahora queremos detenernos en un aspecto relevante como eran las muestras de afecto de la población local en los caminos. Una demostración que no estuvo exenta de organización por parte de las instituciones locales, que querían que la afluencia fuera masiva. Una búsqueda ligada tanto al acontecimiento en sí como al contexto de los territorios, y más en concreto a lo sucedido meses atrás. Como hemos señalado, la causa de la salida del rey de la corte y su desplazamiento a los territorios de la antigua corona de Aragón fue el movimiento ultrarrealista de los *agraviats*. Este tuvo su réplica, aunque de escasa intensidad, en los territorios vascos. La corona fue consciente de que ambos movimientos (el catalán y el de los territorios vascos) tenían un ‘carácter análogo’, aunque no hubiera una conexión directa entre ellos. Las facciones vascas fueron pronto controladas y apresadas por las autoridades locales, quienes no dudaron en escribir al rey señalando que «no hay menor riesgo de que por esta parte se vuelva a alterar la tranquilidad pública, y que la masa de vasallos que quieren el bien es infinitamente superior a la de los díscolos»<sup>78</sup>. Por eso las instituciones vizcaínas, alavesas y guipuzcoanas quisieron organizar una gran demostración de afecto, pues sabían que «el obsequio que más agrada al Rey NS es el ver un concurso [sic] número muy festivo que lo aclame con entusiasmo y amor». Por eso instruyeron a las autoridades locales como a los párrocos para que animasen a sus vecinos para

---

de las innovaciones que se pretenden por algunos economistas superficiales», dirigiéndole al rey una representación. AGIRREAZKUEANAGA ZIGORRAGA, J. (ed.), *La articulación político-institucional de Vasconia: Actas de las Conferencias firmadas por los representantes de Álava, Bizkaia, Gipuzkoa y eventualmente Navarra (1775-1936)*, I, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1995, pp. 251-254.

<sup>76</sup> DEL RÍO ALDAZ, R., *Las últimas cortes del Reino de Navarra (1828-1829)*, San Sebastián: Haranburu, 1985, pp. 49-56.

<sup>77</sup> VIDAL-ABARCA, J., F. DE VERÁSTEGUI y A. DE OTAZU, *Fausto de Otazu a Iñigo Ortés de Velasco. Cartas, 1834-1841*, I, Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1995, pp. 82-85.

<sup>78</sup> Carta de Fausto de Otazu al secretario de Estado y del Despacho Universal, Vitoria, 9.X.1827, en Archivo Histórico Nacional. Diversos-Colecciones, 166, N. 10.

que ‘llenasen’ la carrera por donde iban a transitar el rey y la reina, desgranando además las actitudes y disposiciones, e incluso la apariencia que debían tener («con decencia, limpieza y aseo al uso del país»)<sup>79</sup>. Una muchedumbre que los reyes vieron en su paso por los caminos de las provincias, dejando constancia de ello. Así, en el recibimiento en Guipúzcoa, «toda la falda del monte [estaba] coronada de gentes a mas de las que se hallavan en la orilla del camino y en parte del Rio»<sup>80</sup>.

**Cuadro 2: Itinerario del rey Fernando III y la reina Amalia de Sajonia por Navarra**

<i>Días</i>	<i>[Recorrido o estancia]</i>
19-21 de mayo	Tudela
21 de mayo	Arguedas
	Valtierra
	Venta de San Francisco Javier (Bárdenas Reales)
	Caparrosos
	Venta de Murillo del Cuende
	Ciudad de Olite
21-23 de mayo	Ciudad de Tafalla
23 de mayo	Lugar de Pueyo
	Lugar de Garinoain
	Villa de Barasoain
	Lugar de Mendibil
	Lugar de Noain
23 de mayo - 2 de junio	Ciudad de Pamplona
2 de junio	Berrioplano
	Lugar de Lecumberri
	Villa de Betelu
	Valle de Araiz

Fuentes: Arvizu y Echevarría, José María, *Festejos que la M.N., M.L. y M.H. ciudad de Pamplona, capital del Reino de Navarra, ha hecho en obsequio de sus Augustos Soberanos el sr. D. Fernando III de Navarra y VII de Castilla y la señora doña María Josefa Amalia, su esposa*, Pamplona: Imprenta de Francisco Erasun y Rada, 1828 y *Relación sencilla de los obsequios...*, *op. cit.*

<sup>79</sup> Documento sin fecha, lugar ni autor, incluso en la documentación tramitada por el Ayuntamiento de la villa de Bilbao con motivo de la visita de los reyes Fernando VII y María Amalia de Sajonia, en AHFB, Archivo Municipal de Bilbao, Bilbao Antigua 0290/001/089.

<sup>80</sup> LA PARRA LÓPEZ, E. (est. intr.), *Diarios de viaje...*, *op. cit.*, p. 498.



**Cuadro 3: Itinerario para el viaje que han resuelto hacer SSMM desde Pamplona a San Sebastián, Bilbao y Vitoria, desde el día 2 de junio**

<i>Días de junio</i>	<i>[Recorrido o estancia]</i>	<i>Leguas</i>
2	Desde Pamplona a Tolosa	10
3	Descanso	
4	Desde Tolosa a San Sebastián	4 y ½
5 a 10	Descanso	
11	Desde San Sebastián a Tolosa	4 y ½
12	Desde Tolosa a Vergara	7
13	Descanso	
14	Desde Vergara a Durango	5 y ½
15	Descanso	
16	Desde Durango a Bilbao	5
17 a 24	Descanso	
25	Desde Bilbao a Durango	5
26	Desde Durango a Vitoria	7
27-30	Descanso	48 y ½

Fuente: AHFB, Administración, AQ00238/134.

Un último aspecto sobresaliente de esta visita fue la impronta que dejó en los territorios y, sobre todo, la campaña desplegada por las instituciones vascas para dar a conocer y que no se perdiera la memoria de lo sucedido en su suelo, para lo que encargaron la redacción de relaciones de las visitas regias y sus tránsitos y estancia en cada uno de los territorios. Unos textos en los que se exaltaba el esfuerzo realizado por las gentes del territorio, cuyo amor y devoción hacia la cabeza de su república. Era la huella impresa del paso del monarca por los caminos de cada territorio.

No era esta la primera vez que se imprimían relaciones sobre los pasos de personas reales. Ya en 1701 tras la visita de Felipe V las instituciones guipuzcoanas habían ordenado redactar una relación de lo ejecutado por la provincia en aquella ocasión, mandando a su vez que, una vez impresa, fuese repartida a las repúblicas que componían Guipúzcoa<sup>81</sup>. Poco antes del viaje que centra nuestra atención, en 1819, la misma reina María Josefa Amalia de Sajonia había hecho su entrada en los territorios de su esposo por la frontera pirenaica occidental, atravesando Álava, como se encargarían de publicar las instituciones locales<sup>82</sup>.

<sup>81</sup> Texto publicado por URQUIJO IBARRA, J., Felipe V en Guipúzcoa, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 4-1 (1910), pp. 129-136.

<sup>82</sup> *Provincia de Álava. Noticia histórica de los sucesos ocurridos en el tránsito real de S.M. la reina nuestra señora, doña María Josefa Amalia de Saxonia, desde el punto de Arlaban límite entre la Pro-*

Sin embargo, la de 1828 era la primera ocasión en la que se hacía de manera generalizada, dado que los reyes habían visitado todos los territorios de Vasconia, cuyos órganos provinciales debían su existencia a un monarca que había revertido el sistema constitucional y el entramado institucional de raíz liberal, restituyendo los órganos de carácter foral<sup>83</sup>. Así lo hicieron tanto el reino de Navarra como las provincias de Álava y Guipúzcoa y el Señorío de Vizcaya<sup>84</sup>. Pero, junto a los textos provinciales, sobresalen las relaciones locales, pues las principales ciudades de los territorios de Vasconia también quisieron relatar y publicitar sus recibimientos a los monarcas y el alojamiento y festejos que les habían dispensado<sup>85</sup>. La introducción de la relación de la villa de Bilbao es clara al ubicarnos los actores de la potencial disputa, pues escribía que ese texto no era «ensalzar sus propios méritos, rebajando los que han sabido contraer la Diputación general y otros pueblos del Señorío». La disputa no era entre las corporaciones locales, ayuntamientos y la Diputación general, dado que ambos vieron reforzadas e incluso ampliadas sus facultades durante ‘la nueva foralidad’ configurada durante los últimos años del reinado de Fernando VII<sup>86</sup>, sino entre las grandes ciudades y el resto de entidades que conformaban el cuerpo político provincial.

---

*vincia de Álava y la de Guipúzcoa, hasta el confín de Castilla, cercano al río Bayas, en la jurisdicción de Miranda de Ebro, Vitoria: Viuda de Larumbe e hijo, 1819.*

<sup>83</sup> La conexión entre esta producción de relaciones y la restauración del marco foral en su integridad fue señalada por FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, J., *La génesis del fuerismo. Prensa e ideas políticas en la crisis del Antiguo Régimen (País Vasco, 1750-1840)*, Madrid: Siglo XXI, 1991, pp. 378-379.

<sup>84</sup> En base al orden del itinerario seguido por los reyes, los textos son: *Relación sencilla de los obsequios...*, op. cit.; *Relación del tránsito y estancia de los reyes nuestros señores Don Fernando Séptimo y Doña María Josefa Amalia en la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa, desde el día 2 de junio de 1828 en que entraron desde el Reino de Navarra por el punto limítrofe de Illarrazu, hasta el 14 del mismo, en que pasaron al Señorío de Vizcaya por el de Olarreaga*, Tolosa: Imprenta de Juan Manuel de Lama, s.f.; y *Relación de los festejos con que han sido obsequiados los reyes y señores ..., op. cit.*; y *Noticia histórica de los sucesos ocurridos en el tránsito de SS.MM. los reyes..., op. cit.*

<sup>85</sup> ARVIZU Y ECHEVARRÍA, J. M., *Festejos que la M.N., M.L. y M.H. ciudad de Pamplona, capital del reino de Navarra, ha hecho en obsequio de sus Augustos Soberanos el sr. D. Fernando III de Navarra y VII de Castilla y la señora doña María Josefa Amalia, su esposa*, Pamplona: Imprenta de Francisco Erasun y Rada, 1828; *Relación de la venida del rey nuestro señor y de su augusta esposa a la ciudad de San Sebastián y diario de su permanencia en ella en junio de 1828*, San Sebastián: Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, s.f.; y *La célebre década de Bilbao: o sea, memoria de los festejos con que su muy ilustre ayuntamiento ha procurado obsequiar a SS.MM. Los reyes nuestros señores d. Fernando Séptimo y dña. Josefa María Amalia, durante su permanencia en esta M. N. y M. L. villa de regreso para la corte*, Bilbao: Imprenta Basozabal, s.f. Hasta la fecha no hemos hallado relación alguna hecha por la ciudad de Vitoria, de donde sí hay una *Memoria de los festejos con que la M.N. y M.L. Provincia de Álava y M.L. Ciudad de Vitoria han dispuesto solemnizar la entrada y permanencia de SS.MM. en su territorio desde el 26 hasta el 30 de Junio de 1828*, Vitoria, 16.VI.1828.

<sup>86</sup> PORTILLO VALDÉS, J. M<sup>a</sup>., *Los poderes locales en la formación del régimen foral. Guipúzcoa (1812-1850)*, Bilbao: UPV/EHU, 1987, pp. 40-71

### III. CAMINOS DE GUERRA: EL TRÁNSITO DE SOLDADOS

Si con los monarcas y sus tránsitos hemos visto que la frontera pirenaica occidental se configuró como un espacio de paces y negociaciones en el Antiguo Régimen, los senderos de paz, su reverso, la guerra y sus sendas, nos permiten observar la presencia del segundo contingente que estudiamos: los soldados. El mismo espacio era también un limes militar en cuya gestión los caminos tenían una gran importancia. Un vínculo visible en la definición del vocablo itinerario aportado por el *Diccionario de Autoridades*, pues el ejemplo traído a colación era lo dispuesto en las Ordenanzas Militares de 1728, en cuyo Libro II, título 16, art. 1, se establecía: «Ordenamos a los Gobernadores y Comandantes generales de Provincia, que quando de una a otra se huvieren de promover tropas, dén al Coronel, o Comandante de ellas, un itinerário, con señalamiento de tránsitos de los lugares adonde hayan de hacer noche»<sup>87</sup>. La estrecha relación entre las vías y los soldados hundía sus raíces en la época romana, en donde la función de los caminos como vertebradores de un territorio y a la vez vías por las que se desplazaban los soldados hallaban un claro ejemplo. Así lo observó y estudió en el siglo XVII Nicolas Bergier, quien dedicó a Luis XIII una obra que versaba sobre los caminos del imperio romano, prestando especial atención al tránsito de soldados por los mismos<sup>88</sup>.

#### 3.1 Marcos normativos

Al igual que con el tránsito regio, las autoridades locales también quisieron regular el paso de los soldados por su suelo. Si bien en el primer caso se centraban en aspectos protocolarios y organizativos, en este caso se trataba de fijar las competencias locales en una materia sensible para las poblaciones locales, dadas las cargas económicas que suponían, además de los posibles enfrentamientos que surgieran. Téngase en cuenta que la cuestión del tránsito de tropas por el territorio afectaba en una doble dimensión a los marcos jurídicos. Por un lado, porque los soldados que transitaban por el territorio estaban sometidos a las ordenanzas militares, debiendo ser juzgados por sus mandos y auditores, quienes ejercían la jurisdicción militar<sup>89</sup>. Esta introducía un posible elemento de

<sup>87</sup> Voz itinerario, en <https://apps2.rae.es/DA.html> (consultado por última vez el 15 de mayo de 2021).

<sup>88</sup> BERGIER, N., *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain, contenant l'origine, progrès & entendeu quasi incroyable des chemins militaires, pavez depues de la ville de Rome jusque aux extremitez de son Empire*, 2 tomos, Bruselas: Jean Leonard, 1728.

<sup>89</sup> Vid. SOLANO CAMÓN, E., Aspectos en torno a la jurisdicción militar en la España de los Austrias. En MARTÍNEZ RUIZ, E. y M. DE PAZZIS PI CORRALES (coords.), *Instituciones de la España*

discordia en caso de producirse una disputa entre los autóctonos y los militares. Por otro lado, porque los soldados que transitaban por la región tenían como destino los presidios y fortificaciones en la zona. Es decir, según la lectura que se hiciera, podía interpretarse como un ejemplo de la insuficiencia de los naturales a la hora de defender la región fronteriza, uno de los pilares discursivos fundamentales para el mantenimiento de sus marcos jurídicos particulares.

Las diferencias entre las disposiciones y normas referentes a los tránsitos de los reyes y de los soldados eran sustantivas, comenzando por su regulación por los órganos locales. En el caso de Vizcaya y su Fuero, en donde vimos la fijación de un itinerario detallado para el señor, únicamente encontramos una ley referente no tanto al tránsito sino al ejercicio del mando de una autoridad militar en el Señorío. En concreto era la ley IX, título Primero, que prohibía la presencia del Almirante «ni oficial suyo alguno» y, por ende, que ejerciesen su jurisdicción. Una norma que fue invocada por las autoridades locales para obstaculizar el paso de soldados o, toda vez esto fuera inevitable, impedir que no estuvieran sometidos a los jueces locales.

Ante la ausencia de disposiciones forales referentes a la materia, la legislación o reglamentación en materia de tránsitos de soldados siguió en estos territorios principalmente una lógica reactiva. Esto significa que el periplo de grandes contingentes derivado de la situación de guerra abierta en la región desembocaba en la voluntad de establecer normas sobre la materia. En el caso de Navarra, hubo una amplia actividad legislativa, desarrollada principalmente en el siglo XVII, fruto de tránsitos esporádicos y de contiendas, con múltiples leyes sobre la materia<sup>90</sup>. También en la misma centuria, Álava, como provincia de paso más que de destino, quiso regular la materia, plasmándose principalmente en una cédula real obtenida en 1621 que confirmaba la necesaria comunicación con las autoridades provinciales, en concreto el Diputado General, para encauzar y trazar el tránsito de los soldados, así como la costumbre de nombrar comisarios locales para guiar a los contingentes<sup>91</sup>.

El caso seguramente más relevante en este punto es el de Guipúzcoa, dado que, como territorio fronterizo con el reino de Francia, padecía un tránsito re-

---

*moderna*. I. *Las jurisdicciones*, Madrid: Actas, 1996, pp. 263-292 y DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J. C., Conflicto de competencias entre la jurisdicción ordinaria y la militar en el Antiguo Régimen, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67 (1997), pp. 1547-1568.

<sup>90</sup> Vid. las múltiples leyes contenidas en el título VI de JIMENO ARANGUREN, R. (ed.), *Novísima recopilación de las leyes del Reino de Navarra (1735)*, I, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2019.

<sup>91</sup> Cédula de Su Magestad, para la forma que ha de aver en el transito de Tropas por esta Provincia, Madrid, 5.X.1621, en *Quaderno de leyes, y ordenanzas, con que se gobierna esta muy noble y muy leal Provincia de Álava*, Vitoria: Thomas de Robles y Navarro, 1771, pp. 98-101.

gular de tropas del Rey Católico llegados tanto por tierra como por mar. La provincia disponía de diversos privilegios concretos que establecían el marco relacional entre el capitán general y las autoridades locales, que debía hacerse ordinariamente mediante aviso (aunque en los momentos de guerra abierta fuera excedido por la *necessitas*), lo que incluía el tránsito de tropas, y la carta partida en asuntos jurisdiccionales<sup>92</sup>. Otro era la obligatoriedad de nombrar comisarios locales para guiar a los soldados en su tránsito, una facultad confirmada por real cédula en 1637, nombrándose cuatro comisarios para otros tantos puntos como eran Mondragón, Segura, Tolosa y Hernani<sup>93</sup>. Pero ello no impidió que los conflictos y disputas en torno a los tránsitos y alojamientos de tropas siguieran presentes.

Uno de los momentos críticos se produjo los últimos años de la década de 1710, pues al decreto de traslado de las aduanas y la reacción en contra desde los territorios había que añadir una situación bélica compleja, pues los soldados franceses penetraron y ocuparon puestos guipuzcoanos en el marco de la guerra de la Cuádruple Alianza<sup>94</sup>. La presencia de soldados y sus excesos llevaron a una reacción de las instituciones locales que fructificó en un texto acordado por el comandante en jefe de Guipúzcoa y un diputado general de la provincia en 1725. En la propia exposición de motivos se señalaba que fue redactado a petición de la provincia, por «los excessos que en los años de mil setecientos y diez y ocho, y mil setecientos y diez y nueve, cometieron las Tropas que transitaron y se alojaron en los Lugares de su Jurisdicción». La importancia de este reglamento puede observarse en diversos planos. En primer lugar, el interno, pues las autoridades locales consideraron que ese texto era fundamental, y decidieron incluirlo en el Suplemento de la recopilación foral incorporado al cuerpo original en 1758, apareciendo como la ley 2 del título XXIV<sup>95</sup>, y que fue no sólo mencionado, sino también transcrito por Domingo Ignacio de Egaña en su *El guipuzcoano instruido*<sup>96</sup>. En segundo lugar, su proyección exterior, pues su importancia queda constada por su inclusión en la *Colección general de las ordenanzas militares*<sup>97</sup>,

---

<sup>92</sup> Lo primero se señalaba «consta que en las ocasiones que se han ofrecido, assi de acudir á la defensa de la frontera como de transito de gente de guerra, ha procedido con vosotros por via de aviso». TRUCHUELO GARCÍA, S., *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004, pp. 49-55 y 97-161.

<sup>93</sup> GOROSABEL, P., *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Tolosa: Imprenta, Librería y Encuadernación de E. López, 1900, V, pp. 17-24.

<sup>94</sup> RILOVA JERICÓ, C., *op. cit.*

<sup>95</sup> AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. R., *Nueva recopilación de los...*, *op. cit.*, pp. 872-876.

<sup>96</sup> EGAÑA, D. I., *op. cit.*, pp. 623-625.

<sup>97</sup> PORTUGUÉS, J. A., *Colección general de las ordenanzas militares, sus innovaciones y aditamentos, dispuesta en diez tomos*, II, Madrid: Imprenta de Antonio Marín, 1764, pp. 635-644.

así como porque entidades territoriales vecinas dispusieron de una copia, seguramente para su aplicación o consulta como ejemplo<sup>98</sup>.

### 3.2 Los tránsitos de soldados: claves y un caso

Al igual que sucedía con el tránsito de los reyes y su séquito por estos territorios, la figura clave en el tránsito de los soldados era la de los comisarios, pero si bien los encargados de organizar la bienvenida al rey disponían de un amplio margen de actuación, los comisarios de tránsito de soldados debían ceñirse a lo dispuesto por los órganos de gobierno locales. La provincia de Guipúzcoa tenía la potestad de nombrarlos, y, dada su relevancia, Bernabé Antonio de Egaña les dedicó un capítulo completo, el octavo, a estos comisarios de tránsito y de marinería<sup>99</sup>. Guipúzcoa no era el único territorio que tenía la facultad de nombrar a los comisarios que ejercían de guías a las tropas militares reales. Otros territorios que se sabían lugares de paso inevitables para los contingentes, como era el caso de Álava, compartían dicha facultad. Comisarios que, a su vez, tendieron a nombrar delegados que realizasen sus funciones, aunque sus actuaciones fueron puestas en entredicho, lo que llevó a algunas instituciones a prohibirlos «salvo que, caso que aya neçesidad de dar algún auisso de un lugar a otro o hermandad»<sup>100</sup>.

Su presencia permitía que el desplazamiento fuese dirigido por un natural, lo que haría que suscitase menos recelos y perjuicio de los territorios, aunque esto no ocurriera siempre así, por lo que se insistió en la necesidad de que las autoridades provinciales que los habían nombrado supervisasen y demandasen una rendición de cuentas de la labor que habían llevado a cabo. Pero seguía siendo una facultad celosamente guardada y reclamada por los territorios, y así las Juntas Generales recordaron periódicamente a sus Diputaciones que defendiesen «la mano y autoridad que toca a este ofiçio»<sup>101</sup>. La corona, por su parte, se veía

<sup>98</sup> Caso de Vizcaya. AHFB, Administración, AJ00009/040.

<sup>99</sup> EGAÑA, B. A., *Instituciones públicas de Gipuzkoa (s. XVIII)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992, pp. 165-192.

<sup>100</sup> Juntas Generales de Álava, Vitoria, 18-25.XI.1640, en VV.AA., *Actas de las Juntas Generales de Álava*, XVII, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994, pp.189-190.

<sup>101</sup> Así lo hicieron, por ejemplo, durante los años críticos de la guerra hispano-francesa de 1635-1659. Juntas Generales de Guipúzcoa, Vergara, 13-23.IV.1641, en AYERBE IRIBAR, M<sup>a</sup>. R., *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, XXVIII, San Sebastián; Juntas Generales de Gipuzkoa, 2008, p. 27; Descargo dado en la Junta general de Vergara por el Diputado en ejercicio a la instrucción dada a los Diputados Generales por la JJ.GG. anterior, s.d, IV.1641, en ibídem, p. 68. El decreto fue confirmado en Juntas Generales de Guipúzcoa, Motrico, 14-24.XI.1641, en ibídem, p. 115. También se hizo en las Juntas Generales de Guipúzcoa, Tolosa, 26.IV-6.V.1642, en ibídem, p. 172. Entre otros decretos del periodo.

beneficiada no sólo porque la conducción se hiciese por alguien conocedor del terreno, sino también porque revertía en beneficio de las arcas regías, dado que la facultad de nombramiento de las autoridades locales implicaba que fuesen las provincias las que corriesen con su salario, que podía variar según el territorio, y que para la requisita o adquisición de los productos necesarios para los soldados contarían con una figura local. Además, los territorios proporcionaban bagajes para los soldados, cuestión que también quisieron limitar mediante regulación, como lo hizo el reino de Navarra en 1652, decretando que los tránsitos de soldados debían de hacerse en contingentes de un tamaño igual o inferior a 150 hombres, y se les proporcionase solo hasta quince bagajes por cada cien hombres o, en su defecto, un carro y cinco bagajes<sup>102</sup>.

Precisamente el caso de Navarra era distinto, puesto que no eran las autoridades locales quienes nombraban a los comisarios, pero sí que exigieron al virrey que fueran nombrados de entre sus naturales, pues ello redundaría en beneficio de sus habitantes, y también de los soldados<sup>103</sup>. Sin embargo, tenemos conocimiento de ello por los agravios presentados por las Cortes del reino, lo que nos pone de manifiesto que dicha norma no fue seguida en todas las ocasiones. Así ocurrió en 1642, cuando solicitaron el reparo del agravio del nombramiento de comisarios «a personas extranjeras y no naturales de este Reyno, siendo assi que semejantes ocupaciones se dan siempre y deben darse a naturales del Reyno»<sup>104</sup>.

La lógica de los itinerarios y los lugares transitados por los soldados venía impuesta por el desarrollo de la contienda. Si existía una guerra abierta con Francia, aquellos seguían una dirección Sur-Norte, teniendo como destino el área de San Sebastián-Fuenterrabía, con sus presidios, pasando antes por Álava o Navarra y llegando a Guipúzcoa. Pero esta no era la única dirección posible. Álava y Navarra, por ejemplo, podían padecer el tránsito de soldados que, provenientes de los puertos del cantábrico o Galicia, tuviesen como destino Aragón o Cataluña. Vizcaya y Guipúzcoa, dada su condición de regiones marítimas, podían recibir barcos cargados de soldados que tuvieran como destino otros lugares de la península, y que por ello tuvieran que penetrar en su territorio; o a la inversa.

Queremos detenernos en una dinámica peculiar, dado que los soldados, siendo de los ejércitos del Rey Católico, provenían de Francia. Durante la época

<sup>102</sup> Ley 48 del título VI de JIMENO ARANGUREN, R. (ed.), *op. cit.*, pp. 423-424.

<sup>103</sup> Pese a lo establecido en las Cortes de 1612, la reiteración de la norma permite constatar el incumplimiento de la misma por parte de las autoridades regias. *Ibidem*, Libro I, título VI, ley 49.

<sup>104</sup> Cortes de Navarra, sesión de 18.XI.1642, en FORTÚN PÉREZ DE CIRIZA, L. J. (ed.), *Actas de las Cortes de Navarra (1530-1829)*. II. (1611-1642), Pamplona: Parlamento de Navarra, 1993, p. 473.

de guerras abiertas con Francia no era inusual que un contingente fuera apresado por las tropas francesas y que, posteriormente, fuera canjeado por soldados galos. Toda vez aquellos militares debían ser regresar a los dominios del monarca católico, la clave estribaba en por dónde hacerlo. Y en este punto los franceses se mostraron partidarios de que, si la actividad militar se centraba en otros frentes, los soldados regresasen a tierras ibéricas por la frontera del Bidasoa. Esta lógica fue aplicada en periodos como la década de 1640, cuando los frentes más relevantes en la contienda entre ambas coronas eran el catalán o el flamenco<sup>105</sup>. Una política gala denunciada en su momento por el veedor del ejército estante en la zona, quien escribió en 1642 que «los franceses tratan la frontera de Fuenterrabía «como si fuera puerta falsa de guerra», puesto que «cada día pasan por Vitoria muchos soldados así de los que vienen de Flandes como de Rosellón»<sup>106</sup>. Una denuncia que hacía precisamente en el contexto del caso que queremos exponer: el de las tropas del marqués de Mortara, llegadas a la región en la primavera de 1642. Un contingente formado por los restos los soldados que habían sido derrotadas por las tropas francesas en Colliure, y que fue obligado por sus vencedores a realizar su vuelta por la frontera oriental<sup>107</sup>.

El tránsito de estos soldados por la región implicaba a diversas autoridades concernientes a distintas esferas, comenzando por el órgano responsable de la materia en la corte, la Junta de Ejecución, que, toda vez tuvo conocimiento de su venida, dio las órdenes correspondientes para que todo estuviese dispuesto para su entrada en territorio peninsular<sup>108</sup>. En la región, además de las autoridades militares, estaba radicado un órgano colegiado creado tras el sitio y socorro de Fuenterrabía de 1638 para gestionar, entre otras materias, el tránsito y alojamiento de tropas, denominado Consejo de Cantabria. Este era una pieza del proceso de desconcentración institucional llevado a cabo por la corona para aproximar la gestión de la guerra a los frentes ibéricos a raíz del comienzo de la contienda con Francia en 1635<sup>109</sup>.

---

<sup>105</sup> Vid. MAFFI, D., *En defensa del Imperio. Los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía en Europa*, Madrid: Actas, 2014, en especial pp. 60-154.

<sup>106</sup> Papel del veedor Diego de Anaya, S.F., S.L., en Archivo General de Simancas (AGS), Guerra y Marina (GYM), leg. 1450. Subrayado nuestro.

<sup>107</sup> CAMARERO PASCUAL, R., *La guerra de recuperación de Cataluña, 1640-1652*, Madrid: Actas, 2015, pp. 143-144.

<sup>108</sup> Consulta de la Junta de Ejecución, Madrid, 30.IV.1642, en AGS, GYM, leg. 1424. El monarca apuntaba de su puño y letra que se enviase despacho «para que vaya [a] la vuelta de Molina [de Aragón] a acuartelarse».

<sup>109</sup> MERINO MALILLOS, I., Constitución de órganos colegiados para la administración de la guerra en territorios ibéricos durante los últimos años del ministerio del conde-duque de Olivares (1635-1643). En GARCÍA, E. y D. MAFFI (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monar-*



Como señalamos, el itinerario que debían seguir los hombres comandados por el marqués de Mortara venía condicionado desde su origen, dado que los franceses, con el objetivo de dilatar lo máximo posible su viaje para retrasar su previsible reincorporación al ejército real, obligaron a que este se produjera por Guipúzcoa. El marqués, al contrario, prefería hacer su entrada por Navarra, pues eso le permitiría abreviar el trayecto y propiciar una más pronta incorporación al frente catalán, pero el virrey de Navarra, tal y como le había solicitado Diputación del reino con el objetivo de librar al territorio de tan pesada carga, apoyaba que el desplazamiento se hiciese por Guipúzcoa<sup>110</sup>. Las instituciones provinciales de esta, guiadas por el mismo fin, solicitaron que, toda vez la entrada debía de hacerse por Irún, se hiciese de la forma más breve posible<sup>111</sup>.

La realización del tránsito por la región fue compleja, dadas las noticias contradictorias de que se disponían. El Consejo de Cantabria, en base a las primeras informaciones recibidas, había mandado al virrey de Navarra la preparación del dispositivo necesario para su entrada en el reino<sup>112</sup>. Sin embargo, la obligación impuesta por los franceses para que el ingreso en la península ibérica fuera por Irún llevaba irremediamente a que parte del desplazamiento fuese hecho por tierras guipuzcoanas, lo que forzó al citado consejo a disponer con las instituciones provinciales todo lo necesario para que este fuese realizado. La provincia de Guipúzcoa ordenó a sus comisarios generales que acudieran a Irún para acompañar y facilitar el tránsito de los soldados, y se les proporcionan bagajes a costa de las locales, para cuya gestión también se nombraron comisarios específicos<sup>113</sup>. La corona quería acortar al máximo los plazos del trayecto y que los soldados llegasen lo antes posible a Molina de Aragón, por lo que la estancia en Guipúzcoa debía ser breve. Para su ejecución el Consejo de Cantabria estableció, con el consenso del mando militar, la división de las tropas en tres contingentes de 500 efectivos aproximadamente cada uno, que harían sus tránsitos de forma separada y escalonada<sup>114</sup>. Pese a que el itinerario inicial pasaba por Navarra, las presiones ejercidas por su virrey hicieron que el itinerario

---

*quía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia: Albatros pp. 539-570.

<sup>110</sup> Diputación de Navarra, 3.V.1642, en Archivo Real y General de Navarra, Reino, Actas Diputación, libro 2, fol. 279. Carta del conde de La Coruña, Pamplona, 16.V.1642, en AGS, GYM, leg. 1450. La relación inclusa cifraba en 1.546 el número de infantes y oficiales.

<sup>111</sup> Juntas Generales de Guipúzcoa, Tolosa, 26.IV-6.V.1642, en AYERBE IRIBAR, M<sup>a</sup>. R., *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa...*, op. cit., XXVIII, p. 172.

<sup>112</sup> Consulta del Consejo de Cantabria, Vitoria, 12.V.1642, en AGS, GYM, leg. 1450.

<sup>113</sup> Diputaciones de Guipúzcoa, San Sebastián, 10 y 13.V.1642, en AYERBE IRIBAR, M<sup>a</sup>. R., *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa...*, op. cit., XXVIII, pp. 215-217.

<sup>114</sup> Consulta del Consejo de Cantabria, Vitoria, 20.V.1642, en AGS, GYM, leg. 1452.

fuera alterado. Su siguiente etapa, tras abandonar Guipúzcoa, no sería el reino, sino Álava. Ello impidió que el marqués y el conde de La Coruña se saludasen, aunque ello supuso un gran «alivio» para los habitantes de Navarra<sup>115</sup>.

**Cuadro 4: primera planificación del tránsito de los soldados del marqués de Mortara, divididos en tres contingentes (mayo de 1642)**

<i>Día</i>	<i>Contingente 1</i>	<i>Contingente 2</i>	<i>Contingente 3</i>
<i>18 de mayo</i>	Urnieta		
<i>19 de mayo</i>	Alegría	Hernani	
<i>20 de mayo</i>	Segura	Tolosa	Astigarraga
<i>21 de mayo</i>	Navarra	Lazcano y Beasain	Andoain, Amasa y Villabona
<i>22 de mayo</i>		Navarra	Villafranca
<i>23 de mayo</i>			Navarra

Fuente: consúltese el texto.

Como hemos podido observar, las instituciones locales intentaban influir en los tránsitos, toda vez parecía imposible zafarse del paso de los soldados del rey, tratando de mediatizarlos a fin de que fuera un tránsito lo más cómodo –tanto para los soldados como, sobre todo, para los naturales– y breve posible, o, incluso, tratando de desviarlos de sus rutas para que fueran por otros caminos, preferentemente fuera del territorio. Un ejemplo de ello lo hallamos pocos años después, en 1646, cuando algunas tropas debían transitar por Vizcaya en su paso desde Francia hacia las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. El Señorío procedió a nombrar los comisarios propios para realizar el tránsito, pero en su carta de respuesta no dejó de señalar al mando militar responsable, Juan de Garay, capitán general de Guipúzcoa, que dada la distribución que se debía hacer en las Cuatro Villas, siquiera parte de las tropas podían ir por una ruta alternativa vía Vitoria y Medina de Pomar y Villarcayo, «con que además de ser conveniencia de los que pasan u excusarse los rodeos que al distribuirse en el bastón [de Laredo] podrían resultar también se dividen los embarazos que traen consigo estas ocasiones»<sup>116</sup>.

Más allá de las cautelas y de los nombramientos de comisarios de tránsito, no observamos disposiciones generales previas en torno a la reparación de caminos para el tránsito de soldados por parte de las autoridades locales. Tam-

<sup>115</sup> Carta del conde de La Coruña a su majestad, Pamplona, 22.V.1642 y la incluida, del marqués de Mortara al conde de La Coruña, Tolosa, 20.V.1642, en AGS, GYM, leg. 1450.

<sup>116</sup> Carta del Señorío de Vizcaya a Juan de Garay, 8.XII.1646, en AHFB, Administrativo, AJ01481/006, fols. 94v.-95r.

poco había, en contraste con los recibimientos reales, ni las demostraciones ni recibimientos semejantes a los soldados, aunque es posible que algunos mandos militares de la región sí dispensasen recibimientos cordiales a los que comandaban los contingentes que llegaban. Por parte de las instituciones locales no se observan demostraciones excesivas, más allá del recibimiento de los comisarios en las fronteras y la disposición de los bagajes.

#### **IV. CONCLUSIONES: SENDEROS DE PAZ, GUERRA... Y FUEROS**

Concluimos aquí esta aproximación al tránsito de reyes y soldados por los caminos de la Vasconia ibérica y su impronta e importancia en los territorios. Su estudio nos ha permitido observar la distinta relevancia dada a los pasos de ambos contingentes tanto por las instituciones locales como por sus habitantes, visibles ambas cuestiones en los ordenamientos jurídicos locales.

En lo que a los itinerarios se refiere, hemos visto cómo destino y finalidad marcaron el camino. Las visitas reales que tuvieron lugar entre 1483 hasta 1828 las hemos de observar en base a dos esferas territoriales. Por un lado, las provincias vascas, que fueron visitadas por los monarcas para acudir a la frontera a mantener entrevistas y realizar intercambios, o para atravesarla con destino la corte, lo que llevó a que Vizcaya fuese arrumbada, pues no quedaba en el camino (lo que no quiere decir que estuviese ausente). El reino de Navarra, por el contrario, sí que fue visitado para reafirmar el vínculo jurídico-político del rey y su heredero en 1592 y 1646. Una lógica que cambió en un contexto crítico tanto para la Monarquía como para los territorios como fueron los últimos años del reinado de Fernando VII. Un rey cuya visita a los cuatro territorios tuvo como fin reafirmar el vínculo jurídico-político y ser aclamado por las comunidades locales, y en donde el redimensionamiento de la foralidad tuvo su plasmación la petición cursada de común acuerdo por Vizcaya, Álava y Guipúzcoa.

Si la foralidad (entendida no solo como el ordenamiento jurídico, sino como su plasmación jurídico-institucional) tenía un momento exultante con las visitas de los reyes, las de los soldados tensionaba el marco jurídico-institucional, pues suponía el ingreso de contingentes sometidos a una jurisdicción particular, la militar, por lo que las instituciones locales defendieron con ahínco tanto la delimitación de sus espacios jurisdiccionales sobre los soldados, así como la presencia de comisarios naturales, nombrados o no por las instituciones locales, con el fin de que su paso fuera lo menos gravoso posible para los vecinos. Asimismo, hemos podido estudiar la diferente relevancia jurídica conferida a estos tránsitos, puesto que los de soldados podían suponer una quiebra de los ordenamientos jurídicos locales por la presencia con ellos de la jurisdicción

militar, por lo que los territorios que los padecieron especialmente quisieron no sólo regularlos, sino también integrar esas normas en las recopilaciones de los ordenamientos locales. En el caso del paso de reyes, por el contrario, se redactaron reglamentos o libros emanados de los propios órganos para regular su participación en el ceremonial y, en su caso, señalar las medidas a adoptar para una correcta bienvenida. Resulta en este punto significativa la política llevada a cabo con la reglamentación y formularios del siglo XVIII, espoleada en buena medida por el conflicto que tuvo lugar en 1745.

Por último, el tratamiento de los caminos también ofrece una perspectiva relevante. La venida de los monarcas llevaba a implementar una política de adecuación de las vías en base a las competencias de cada entidad. También hemos observado que las muestras no se ceñían a adecentar las vías, sino también a dotarlas de una decoración y demostraciones representativas. Actitudes que no hallaron parangón en el caso de los soldados. La organización de ambos también era diferente, como podemos observar en el distinto despliegue institucional que propiciaban ambas visitas, pues mientras la llegada de los reyes llevaba a la constitución de dos tipos de comisiones: las de los diputados o comisionados responsables de los aspectos materiales-organizativos y las de los encargados de acudir a la frontera para representar al cuerpo provincial o del reino y acompañar al rey y su comitiva, la llegada de los soldados se plasmaba en el nombramiento de unos comisarios que recibiesen, acompañasen, proporcionasen los bagajes necesarios y se asegurasen de que los soldados ocasionaban los menores perjuicios posibles a los habitantes del territorio.

## V. BIBLIOGRAFÍA

- ACHÓN INSAUSTI, José Ángel, *Historia de las vías de Comunicación en Gipuzkoa. II. Edad Moderna, 1500-1833*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998.
- AGIRREAZKUEANAGA ZIGORRAGA, Joseba (ed.), *La articulación político-institucional de Vasconia: Actas de las Conferencias firmadas por los representantes de Álava, Bizkaia, Gipuzkoa y eventualmente Navarra (1775-1936)*, I, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1995.
- ALENDA Y MIRA, Jenaro, *Relaciones de solemnidades y fiestas públicas de España*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1903.
- ANGULO MORALES, Alberto, Un crisol de miradas sobre Álava. De los ojos de los viajeros al discurso de las autoridades. Siglo XVII. En VV.AA., *La historia de Álava a través de sus personajes*, Vitoria: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 2003, pp. 63-89.

- AREITIO, Darío de, *El Fuero, privilegios, franquezas y libertades del M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya*, Bilbao: Diputación de Vizcaya, 1977.
- ARRIETA ALBERDI, Jon, El licenciado Andrés de Poza y su contribución a la ubicación de Vizcaya en la Monarquía Hispánica. En ARRIETA ALBERDI, Jon, Xavier GIL PUJOL y Jesús MORALES ARRIZABALAGA (coords.), *La diadema del rey. Vizcaya, Navarra, Aragón y Cerdeña en la Monarquía de España (siglos XVI-XVIII)*, Bilbao: UPV/EHU, 2017, pp. 169-229.
- ARTOLA RENEDO, Andoni, La casa rota. Grupos familiares, distanciamiento cultura y conflicto en las Provincias Vascas (1823-1839), *Historia Social*, 89 (2017), pp. 157-176.
- ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel, *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.
- AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. Rosa, La regulación de los tránsitos reales por Guipúzcoa (1752), *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 60 (2004), pp. 149-158.
- *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, XIX, San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa, 2001
  - *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, XXVIII, San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa, 2008.
  - *Nueva recopilación de los Fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y ordenanzas de la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa (1696)*, San Sebastián: FEDHAV, 2014.
  - (ed.), *El ceremonial del Consejo del Reino de Navarra*, San Sebastián: FEDHAV, 2018.
- BERGIER, Nicolas, *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain, contenant l'origine, progrès & entendué quasi incroyable des chemins militaires, pavez depues de la ville de Rome jusque aux extremittez de son Empire*, 2 tomos, Bruselas: Jean Leonard, 1728.
- CAMARERO PASCUAL, Raquel, *La guerra de recuperación de Cataluña, 1640-1652*, Madrid: Actas, 2015.
- CASTILLO, Leonardo del, Viaje de Felipe IV a la frontera de Francia, *Euskal-Erria. Revista Vascongada*, LXXII (1915), pp. 3-7, 62-66, 110-113, 164-167, 222-226, 267-270, 329-333.
- CHAVARRÍA MÚGICA, Fernando, La capitulación de la «cabeza del reino» y la cuestión de los alojamientos: disputa y negociación de la condición privilegiada en Pamplona. En FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo (coord.), *1512. Con-*

- quista e incorporación de Navarra. Historiografía, derecho y otros procesos de integración en la Europa renacentista*, Barcelona: Ariel, 2012, pp. 361-385.
- CORONAS GONZÁLEZ, Santos M., *Los juramentos forales y constitucionales de Felipe V en los Reinos de España (1700-1702)*, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2017.
- COVARRUBIAS, Sebastián de, *Tesoro de la lengua castellana o española*, Madrid: Luis Sánchez, 1611.
- DACOSTA, Arsenio y José Ramón DÍAZ DE DURANA, Los espacios del príncipe en la Vizcaya del siglo XIV, interacción y sujetos políticos. En ARIAS GUILLÉN, Fernando y Pascual MARTÍNEZ SOPENA (eds.), *Los espacios del rey. Poder y territorio en las monarquías hispánicas (siglos XII-XIV)*, Bilbao: UPV/EHU, 2018, pp. 355-371.
- DELEITO Y PIÑUELA, José, *El rey se divierte*, Madrid: Alianza, 2006.
- DÍAZ PAREDES, Aitor, El camino francés. Tránsito de tropas por Navarra durante la guerra de Sucesión española (1710-1715), *Príncipe de Viana*, 273 (2019), pp. 349-363.
- DOMÍNGUEZ NAFRÍA, Juan Carlos, Conflicto de competencias entre la jurisdicción ordinaria y la militar en el Antiguo Régimen, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67 (1997), pp. 1547-1568.
- EGAÑA, Bernabé Antonio, *Instituciones públicas de Gipuzkoa (s. XVIII)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992.
- EGAÑA, Domingo Ignacio (ed. por AYERBE IRÍBAR, M<sup>a</sup>. Rosa), *El guipuzcoano instruido en las reales cédulas, despachos, y órdenes, que ha venerado su madre la Provincia: en los esmeros con que se ha dedicado siempre al real servicio*, San Sebastián: FEDAHV, 2016.
- ELÍAS DE TEJADA, Francisco, *El Señorío de Vizcaya (hasta 1812)*, Madrid: Minotauro, 1963.
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e historia*, Madrid: Akal, 1975.
- FERNÁNDEZ DEL CAMPO, Pedro, *Viage del Rey N. S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desposorio de la Serenísima Sra. Infanta de España, y solemne Iuramento de la Paz*, Madrid: Imprenta Real, 1667.
- FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier, *La génesis del fuerismo. Prensa e ideas políticas en la crisis del Antiguo Régimen (País Vasco, 1750-1840)*, Madrid: Siglo XXI, 1991.
- FLORISTÁN IMÍZCOZ, Alfredo, Las alteraciones de Pamplona de 1592, *Studia Historica. Historia Moderna*, 22 (2000), pp. 17-52.

- *El Reino de Navarra y la conformación política de España (1512-1841)*, Madrid: Akal, 2014.
- FORTÚN PÉREZ DE CIRIZA, Luis Javier (ed.), *Actas de las Cortes de Navarra (1530-1829)*. II. (1611-1642), Pamplona: Parlamento de Navarra, 1993.
- *Actas de las Cortes de Navarra (1530-1829)*. IX. (1757), Pamplona: Parlamento de Navarra, 1994.
- GÁRATE, Justo, *Viaje de Felipe II por la Rioja y Navarra en 1592, Príncipe de Viana*, 156-157 (1979), pp. 429-444.
- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, *Política y violencia en la España contemporánea I. Del Dos de Mayo al Primero de Mayo (1808-1908)*, Madrid: Akal, 2020.
- GOROSABEL, Pablo de, *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*, Tolosa: Imprenta de Pedro Gurruchaga, 1862.
- *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, V, Tolosa: Imprenta, Librería y Encuadernación de E. López, 1900.
- IDOATE, Florencio, *Un Ceremonial de la Diputación de Navarra, Anuario de Historia del Derecho Español*, 27-28 (1957-1958), pp. 853-888.
- *Rincones de la historia de Navarra*, II, Pamplona: Aramburu, 1979.
- JIMENO ARANGUREN, Roldán (ed.), *Novísima recopilación de las leyes del Reino de Navarra (1735)*, I, Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2019.
- KANTOROWICZ, Ernest, *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*, Madrid: Akal, 2012.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio (est. intr.), *Diarios de viaje de Fernando VII (1823 y 1827-1828)*, Alicante: Universidad de Alicante, 2013.
- *Fernando VII. Un rey deseado y detestado*, Barcelona: Tusquets, 2018.
- LABAYRU, Estanislao J., *Historia General del Señorío de Bizcaya*, V, Bilbao: Imp. y Enc. de Andrés P.-Cardenal, 1901.
- LARREA DE GOTI, M<sup>a</sup>. Ángeles, *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974.
- LEONÉ PUNCEL, Santiago, *Los Fueros de Navarra como lugar de la memoria*, San Sebastián: FEDHAV, 2005.
- LÍBANO ZUMALACÁRREGUI, Ángeles, *Edición y estudio del Fuero de Vizcaya. El Fuero Antiguo (1342, 1394), el Fuero Viejo de Vizcaya (1452). Apéndice (1506)*, Bilbao: UPV/EHU, 2016.
- LISÓN TOLOSANA, Carmelo, *La imagen del Rey (Monarquía, realiza y poder ritual en la Casa de los Austrias)*, Madrid: Espasa Calpe, 1992.

- LÓPEZ ATXURRA, Rafael, *La administración fiscal del Señorío de Vizcaya (1630-1804)*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1999.
- LOYARTE, Adrián, *Viaje del rey don Felipe V por Guipúzcoa*, San Sebastián: Impr. De Martín y Mena, 1927.
- LOYARTE, Adrián, *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián: Relieve, 1949.
- MADRAZO, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850. I. La red viaria*, Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.
- MAFFI, Davide, *En defensa del Imperio. Los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía en Europa*, Madrid: Actas, 2014.
- MANTUANO, Pedro de, *Casamientos de España y Francia y viage del duque de Lerma, llevando la Reyna Christianisima doña Ana de Austria al paso de Beobia, y trayendo la princesa de Asturias, nuestra señora*, Madrid: Imprenta Real, 1618.
- MAÑARICÚA Y NUERE, Andrés E. de, *Historiografía de Vizcaya (desde Lope García de Salazar a Labayru)*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1971.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope, *Compendio historial de Guipúzcoa*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1972.
- MERINO MALILLOS, Imanol, Constitución de órganos colegiados para la administración de la guerra en territorios ibéricos durante los últimos años del ministerio del conde-duque de Olivares (1635-1643). En GARCÍA, Enrique y Davide MAFFI (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia: Albatros pp. 539-570.
- MONREAL ZIA, Gregorio, *Instituciones públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*, Bilbao: Diputación de Vizcaya, 1974.
- MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín, Visita de reyes y personajes ilustres a la ciudad. Relación hecha por Pedro Manuel de Soraluze, *Boletín de Estudios Histórico sobre San Sebastián*, 43 (2010), pp. 567-581.
- Daños causados por los ‘Hijos de San Luis’ en San Sebastián, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 47 (2014), pp. 513-526.
- OLLERO LOBATO, Francisco, En Amor y Marte. El carro triunfal durante los reinados de Carlos IV y Fernando VII, *POTESTAS. Estudios del Mundo Clásico e Historia del Arte*, 17 (2020), pp. 133-172.
- ORDUNA PORTÚS, Pablo Miguel, El juramento de fidelidad del príncipe Baltasar Carlos en Pamplona. Interpretación, estructura, imágenes, fin, Erro



- Gasca, Carmen e Íñigo Mugueta Morena, (eds.), *Grupos sociales en la historia de Navarra, relaciones y derechos: actas del V Congreso de Historia de Navarra*, I, Pamplona: Eunate, 2002, pp. 283-296.
- Visita de Felipe II a Pamplona (1592) narrada por el abad de Olloqui, don Juan de Zozaya, *Príncipe de Viana*, 239 (2006), pp. 931-942
- PARKER, Geoffrey, *El ejército de Flandes y el Camino Español, 1567-1659*, Madrid: Alianza, 2006.
- PÉREZ SAMPER, M<sup>a</sup>. de los Ángeles, El rey ausente. En MESTRE, Antonio, Pablo FERNÁNDEZ ALBALADEJO y Enrique GIMÉNEZ LÓPEZ (coords.), *Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna*, Alicante: Universidad de Alicante, 1997, I, pp. 379-394.
- Barcelona, corte. Las fiestas reales en la época de los Austrias. En GARCÍA GARCÍA, Bernardo José y María Luisa LOBATO LÓPEZ (coords.), *La fiesta en la época de los Austrias*, Valladolid, Junta de Castilla-León, 2003, pp. 139-192.
- PORCILLO VALDÉS, José María, *Los poderes locales en la formación del régimen foral. Guipúzcoa (1812-1850)*, Bilbao: UPV/EHU, 1987.
- *Monarquía y gobierno provincial. Poder y Constitución en las Provincias Vascas (1760-1808)*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1991.
- PORTUGUÉS, Joseph Antonio, *Colección general de las ordenanzas militares, sus innovaciones y aditamentos, dispuesta en diez tomos*, II, Madrid: Imprenta de Antonio Marín, 1764.
- Quaderno de leyes, y ordenanzas, con que se gobierna esta muy noble y muy leal Provincia de Álava*, Vitoria: Thomas de Robles y Navarro, 1771.
- REGUERA ACEDO, Iñaki, La ciudad se divierte. Entradas reales y fiestas de Toros en Vitoria (1615-1819). En IMÍZCOZ BEUNZA, José M<sup>a</sup>., *La vida cotidiana en Vitoria en la Edad Moderna y Contemporánea*, San Sebastián: Txertoa, 1995, pp. 377-395.
- Monarquía y sociedad. Fiesta política y sociabilidad en Vitoria en la Edad Moderna, *Vasconia*, 33 (2003), pp. 481-505.
- Reyes en San Sebastián, *Euskal-Erria. Revista Bascongada*, XXIII (1890), pp. 381-382.
- RILOVA JERICÓ, Carlos, *Fidelissima Bardulia... Una ocupación militar en el siglo de las Luces. El caso guipuzcoano (1719-1722)*, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 52 (2019), pp. 433-550.
- RÍO ALDAZ, Ramón del, *Las últimas cortes del Reino de Navarra (1828-1829)*, San Sebastián: Haranburu, 1985.

- RÍO BARREDO, M<sup>a</sup>. José del, *Madrid, urbs regia. La capital ceremonial de la Monarquía Católica*, Madrid: Marcial Pons, 2003.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José, Poner una pica vallisoletana en Flandes. Reclutamiento y costes del transporte de tropas a los Países Bajos (1665-1700), *Investigaciones Históricas*, 28 (2008), pp. 55-78.
- Reclutamiento y operaciones de enlace y transporte militar entre España y Milán a finales del siglo XVII (1680-1700), *Revista Universitaria de Historia Militar*, 5-10 (2016), pp. 23-45.
- RUIZ, Teófilo F., *A Kings travels. Festive Traditions in Late Medieval and Early Modern Spain*, Princeton: Princeton University Press, 2012.
- SANTOYO, Julio César, *Viajeros por Álava, siglos XV a XVIII*, Vitoria: Caja de Ahorros Municipal de Vitoria, 1972.
- SCHOLZ, Luca, *Borders & freedom of movement in the Holy Roman Empire*, Oxford: Oxford University Press, 2020.
- SOLANO CAMÓN, Enrique, Aspectos en torno a la jurisdicción militar en la España de los Austrias. En MARTÍNEZ RUIZ, Enrique y Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES (coords.), *Instituciones de la España moderna. I. Las jurisdicciones*, Madrid: Actas, 1996, pp. 263-292.
- SORALUCE, Nicolás de, *Historia general de Guipúzcoa*, San Sebastián: FED-HAV, 2011.
- TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio, Isabel de Valois en San Sebastián (1565), *Boletín de Estudios Histórico sobre San Sebastián*, 12 (1978), pp. 239-255.
- TELLERÍA, Ángel, José II, emperador de Alemania, visita las murallas de Fuenterrabía, *Euskalerrriaren alde*, XVII-288 (1927), pp. 465-469.
- The General History of the Highways, in all parts of the World, more particularly in Great Britain*, Londres: s.e., 1712.
- TRUCHUELO GARCÍA, Susana, *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.
- URQUIJO IBARRA, Julio, Felipe V en Guipúzcoa, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 4-1 (1910), pp. 129-136.
- USUNÁRIZ GARAYOA, José M<sup>a</sup>., Símbolos e identidad: la vista de Isabel de Valois a Pamplona (1560). En GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y José M<sup>a</sup>. USUNÁRIZ GARAYOA (dirs.), *Imagen del rey, imagen de los reinos. Las ceremonias públicas en la España Moderna (1500-1814)*, Pamplona: EUNSA, 1999, pp. 117-154.

- Ceremonias, identidades territoriales y conflictos políticos: la polémica entre el reino de Navarra y el señorío de Vizcaya sobre el besamanos de la Infanta María Teresa (1745), *Memoria y Civilización*, 15 (2012), pp. 31-50.
- VV.AA., *Actas de las Juntas Generales de Álava*, XVII, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994.
- VIDAL-ABARCA, Juan, Federico de VERÁSTEGUI y Alfonso de OTAZU, *Fausto de Otazu a Iñigo Ortés de Velasco. Cartas, 1834-1841*, I, Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1995.
- YBARRA LÓPEZ DORIGA, Fernando Luis, Visitas y estancias regias en Vizcaya, *Reales Sitios*, 29 (1972), pp. 57-68.
- YBARRA Y BERGÉ, Javier de, Los Reyes Católicos en Vizcaya, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 7-3 (1951), pp. 339-352.



# **LOS ORÍGENES DE LOS CAMINOS DE HIERRO EN VASCONIA**

Burdinazko bideen jatorria Euskal Herrian

The origins of the iron roads in Vasconia

Juanjo OLAIZOLA ELORDI

Burni bidearen Euskal Museoa / Museo Vasco del Ferrocarril Euskotren

Fecha de recepción / Jasotze-data: 15 de febrero de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 11 de mayo de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 12 de mayo de 2021

El ferrocarril es el fruto más destacado de la Revolución Industrial. Reunió sus grandes logros, la máquina de vapor y la siderurgia, y fue fundamental para el transporte de materias primas y productos elaborados, al tiempo que se convirtió en el principal tractor de la demanda industrial. El retraso inicial de este medio de transporte en Vasconia fue pronto compensado con un notable desarrollo, hasta conformar una de las redes ferroviarias más densas de Europa.

Palabras clave: Ferrocarril, Revolución Industrial, ancho de vía, siderurgia, transporte, minería, Vasconia.



Trenbidea Industria Iraultzaren emaitzarik nabarmenena da. Lorpen handiak –lurrun-makina eta siderurgia– bildu zituen, eta funtsezkoa izan zen lehengaiak eta produktu eginak garraiatzeko. Aldi berean, industria-eskariaren lehen eragile bihurtu zen. Garraibide hori berandutu egin zen hasiera batean Baskonian, baina, laster, garapen nabarmenarekin konpentsatu zen hori, Europako trenbide-sare handienetako bat osatzera iritsi baitzen.

Gako-hitzak: Trenbidea, Industria Iraultza, bide-zabalera, siderurgia, garraioa, meatzaritza, Baskonia.



The railway is the most striking result of the Industrial Revolution. It brought together the two great achievements, the steam engine and the steel industry, and was essential for the transport of raw materials and manufactured products, while at the same time becoming the main driver of industrial demand. The initial delay of this means of transport in Vasconia was soon compensated by a notable development, resulting in one of the densest railway networks in Europe.

Keywords: Railway, Industrial Revolution, track gauge, steel industry, transport, mining, Vasconia.

## SUMARIO

I. INTRODUCCIÓN. II. LOS PRIMEROS PROYECTOS FERROVIARIOS EN VASCONIA. III. IPARRALDE TOMA LA DELANTERA. IV. EL TREN LLEGA A NAVARRA. V. EL FERROCARRIL DEL NORTE. VI. EL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO. VII. EL FERROCARRIL DE TRIANO Y LOS TRENES MINEROS. VIII. EL ¿MAL? EJEMPLO DE LOS LOCOS DEL DURANGUILLO. IX. ¿VÍA ANCHA O ESTRECHA? X. CUATRO CASOS SINGULARES: LOS ÚLTIMOS FERROCARRILES DE VASCONIA. XI BIBLIOGRAFÍA

### I. INTRODUCCIÓN

La máquina de vapor fue el primer motor inventado por la humanidad. Robusta y sencilla, gracias a ella fue posible la Revolución Industrial y el desarrollo de las sociedades modernas. Sin embargo, el gran peso de sus calderas y motores, pero, sobre todo, del agua y el combustible necesarios para su funcionamiento, impidieron que pudiera aplicarse directamente en el transporte terrestre. La solución a este problema vino de la mano de los caminos de hierro que, además de garantizar la capacidad portante necesaria, aportan una ventaja añadida: ofrecen una superficie metálica y pulida, al igual que las ruedas de los trenes, con lo que el rozamiento generado entre ambos es muy reducido. De este modo, las vías férreas permiten transportar más personas o mercancías que la carretera, con un consumo de energía proporcionalmente muy reducido.

De la simbiosis entre el carril de hierro y la máquina de vapor nació el ferrocarril. El inglés Richard Trevithick realizó los primeros ensayos en 1802. George Stephenson puso en marcha el primer tren de mercancías con locomotoras de vapor entre Stockton y Darlington en 1825 y cinco años más tarde construyó el primer ferrocarril de servicio público del mundo movido exclusivamente por locomotoras de vapor entre Liverpool y Manchester, que fue inaugurado el 15 de septiembre de 1830<sup>1</sup>. Su inmediato éxito propició la rápida expansión del nuevo medio de transporte por todo el mundo.

---

<sup>1</sup> HARTER, J., *World Railways in the nineteenth century*, Baltimore: The John Hopkins University Press, 2005, pp. 3-4.

### PRIMEROS FERROCARRILES EUROPEOS

- Gran Bretaña: Liverpool a Manchester, 15 de septiembre de 1830.
- Bélgica: Bruselas a Malines, 5 de mayo de 1835.
- Alemania: Nuremberg a Furth, 7 de diciembre de 1835.
- Francia: París a Versalles, 24 de agosto de 1837.
- Rusia: San Petersburgo a Pavlosk, 30 de octubre de 1837.
- Austria: Florisdorf a Wagram, 17 de noviembre de 1837.
- Holanda: Amsterdam a Haarlem, 20 de septiembre de 1839.
- Italia: Nápoles a Portici, 4 de octubre de 1839.
- Suiza: Zurich a Basilea, 9 de agosto de 1847.
- España: Barcelona a Mataró, 28 de octubre de 1848.
- Portugal: Lisboa a Carregado, 28 de octubre de 1856.

En Francia, el primer ferrocarril de servicio público, establecido entre París y Versalles, se inauguró el 24 de agosto de 1837. El 19 de noviembre de ese mismo año también se abrió al tráfico el primer ferrocarril de la corona española, construido en la isla de Cuba, entre La Habana y Güines. Fue preciso que transcurrieran once años más para que el ferrocarril llegase a la península ibérica, cuando el 28 de octubre de 1848 se inauguró el ferrocarril de Barcelona a Mataró<sup>2</sup>.

## II. LOS PRIMEROS PROYECTOS FERROVIARIOS EN VASCONIA

La primera propuesta para la implantación de un camino de hierro en Vasconia se remonta a la temprana fecha de 1827, época en la que el ferrocarril daba sus primeros pasos en los países más desarrollados y en la que todavía no se habían definido los principios fundamentales de la locomotora de vapor que desarrollaría Stephenson con su *Rocket* en 1829<sup>3</sup>.

Tal y como han podido confirmar las investigaciones del profesor Ángel Ormaechea, esta propuesta pionera se planteó el 28 de febrero de 1827 con el propósito de enlazar los criaderos de hierro del monte Triano con la ría del Nervión, donde el mineral podría ser embarcado para su exportación. Sin embargo, es preciso señalar que este proyecto, formulado por Gregorio González Azaola, no se refería a un ferrocarril convencional sino un *carril a la Palmer*, es decir, un

<sup>2</sup> WAIS SAN MARTÍN, F., *Historia de los ferrocarriles españoles* (segunda edición), Madrid: Editorial Nacional, 1974, pp. 95-106.

<sup>3</sup> BAILEY, M. et al., *The Engineering and History of Rocket: A Survey Report*, York: National Railway Museum, 2001, pp. 5-29.



directo antecedente de los monorraíles, con el que pretendía sustituir con ventaja al centenar de carros que diariamente realizaban este transporte<sup>4</sup>.

La iniciativa pionera de González Azola, quien además fue un importante divulgador de las virtudes del ferrocarril en nuestro país al traducir al castellano, en 1831, la obra *Caminos de Hierro. Tratado práctico del ingeniero inglés Mr. Tredgold*<sup>5</sup>, no llegó a materializarse y, lamentablemente, tampoco corrió mejor suerte la segunda propuesta ferroviaria, planteada por la Diputación de Bizkaia en el marco del Plan de Iguala impulsado por su presidente, Pedro Novia Salcedo. El aspecto más novedoso de la *Memoria* presentada el 20 de febrero de 1832 era el dedicado al camino de Bilbao a Balmaseda, principal vía de acceso de los productos procedentes de la meseta castellana, sobre todo sus afamadas lanas, al puerto de Bilbao<sup>6</sup>.

La Asociación fundada para construir la carretera de las Encartaciones debía preparar la plataforma con las rasantes adecuadas al establecimiento de la vía metálica, constituyéndose una empresa distinta con el objeto de instalar el material fijo y móvil, y de proceder a la explotación del camino de hierro<sup>7</sup>.

En principio, sería la Diputación de Bizkaia la que afrontaría la construcción del camino, mientras que una empresa independiente montaría sobre él la vía, doble, inspirada en sus aspectos técnicos en las primeras realizaciones de Stephenson, vía formada por cortas barras de hierro apoyadas sobre dados de piedra empotrados en el terreno. El presupuesto ascendía a 1.800.000 reales repartidos en 146.662 piedras de a pie cúbico, a 47 reales cada uno; 4.400.000 libras de *fierro fundido*, a 14 reales la libra, y una partida de 113.352 reales para el montaje del conjunto<sup>8</sup>.

Cuando se formuló esta iniciativa, verdaderamente pionera para la época, ya que se planteó cuando apenas habían transcurrido dos años desde la inauguración del primer ferrocarril del mundo entre Liverpool y Manchester, no existía al sur de los Pirineos legislación alguna que aportara un marco legal a esta clase de obras, o que estipulara si estas debían ser fruto de la iniciativa pública o privada. En aquel momento, junto al vizcaíno, solo hay constancia de otros dos proyectos

---

<sup>4</sup> ORMAECHEA HERNÁIZ, A., Los ferrocarriles mineros en el País Vasco. En *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012, pp. 3-5. Accesible en <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Vitoria2012/pdf/1013.pdf>

<sup>5</sup> GONZÁLEZ AZOLA G., *Caminos de Hierro, Tratado práctico del ingeniero inglés Mr. Tredgold*, Madrid: Oficina de Federico Moreno, 1831.

<sup>6</sup> ALZOLA MINONDO, P., *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta Provincial, 1898, pp. 43-49.

<sup>7</sup> ALZOLA, P., *Monografía*, op. cit., p. 94.

<sup>8</sup> WAIS, F., *Historia*, op. cit., pp., 34-35.

al sur de los Pirineos; el primero en Andalucía, entre Jerez y el Portal, y el otro en Catalunya, desde Reus al puerto de Tarragona. En ambos casos, se pretendió seguir la senda marcada por los primeros ferrocarriles británicos, es decir, el modelo concesional<sup>9</sup>. Por el contrario, en Bizkaia el proyecto fue impulsado por la iniciativa pública de la Diputación.

La iniciativa de la Diputación se vio paralizada por el estallido de la Primera Guerra Carlista. Como es sabido, una de las consecuencias de este conflicto fue el traslado de las aduanas del Ebro a los puertos del Cantábrico y con ello, el inicio del desarrollo de una nueva fase para la economía vizcaína gracias a la apertura del mercado interior peninsular. Claro está que la potenciación de los nuevos flujos comerciales exigía la inmediata mejora de las deficientes comunicaciones terrestres, por lo que nuevamente se recuperó la idea del tren. El 25 de enero de 1845 la Diputación Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio, acordaron participar en la promoción de un nuevo proyecto ferroviario: de Madrid hasta la frontera francesa por Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, Balmaseda, Bilbao, Durango, Deba y Donostia. Sendas Reales órdenes promulgadas el 16 de agosto y el 14 de octubre de 1845 otorgaron la concesión de la nueva línea a sus representantes, Federico Victoria de Lecea y José de Arrieta Mascarua<sup>10</sup>. Es preciso tener en cuenta que esta autorización fue otorgada tras la aprobación de la primera Ley española formulada específicamente para regular esta clase de obras, el Real Decreto del 15 de enero de 1845, en el que se apostaba por el modelo concesional y consagró medidas como el ancho de vía, fijado en seis pies castellanos, es decir, 1.672 milímetros, diferente al que se estaba utilizando en la mayor parte de los ferrocarriles europeos, el preconizado por Stephenson de cuatro pies, ocho pulgadas y media, 1.435 milímetros<sup>11</sup>.

A continuación, las instituciones vizcaínas impulsaron la constitución de la Compañía del ferrocarril de Irún a Madrid por Bilbao, cuyo capital social ascendía a 600 millones de reales distribuidos en 300.000 acciones. Bajo el impulso de la nueva empresa, que contaba con el apoyo de diversos bancos franceses y de la compañía del ferrocarril de Orleáns a Burdeos, se inició el estudio del trazado, dividido en cuatro secciones; la primera desde Madrid hasta Valladolid, la segunda de Valladolid a Burgos, la tercera de Burgos a Bilbao y la última de la capital vizcaína al Bidasoa. Lamentablemente, la coyuntura del momento no era la más propicia para la realización de inversiones como la exigida por el ferrocarril de Madrid a Irún y, de hecho, no se pudieron reunir los fondos ne-

<sup>9</sup> WAIS, F., *Historia*, op. cit., pp., 30-33.

<sup>10</sup> ALZOLA, P., *Monografía*, op. cit., p. 95.

<sup>11</sup> *Gaceta de Madrid*, 19 de enero de 1845, núm. 3780, pp. 1-3.

cesarios para financiar las obras ya que la propuesta se había planteado en un momento en el que las bolsas europeas se vieron asoladas por una grave crisis precipitada por los malos resultados de las nuevas empresas ferroviarias en todo el continente.

Pese a las dificultades, las instituciones vizcaínas no cesaron en su propósito e incluso lograron que el gobierno promulgase, el 6 de agosto de 1851, un Real Decreto por el que se concedía un interés mínimo del 6% a los capitales invertidos en la obra, así como un 1% más para su amortización, medida que resultó insuficiente para animar a los potenciales inversores<sup>12</sup>. Más tarde, el 4 de junio de 1852, los promotores del camino de hierro decidieron transferir los derechos de parte de la concesión, en concreto, la sección comprendida entre Madrid y el Ebro, al financiero y especulador José Salamanca, con la esperanza de que pudiera ejecutar este trayecto, lo que permitiría a los vizcaínos centrar sus limitados recursos en la construcción del resto del trazado en su recorrido por Euskadi, en una primera fase hasta Bilbao y más tarde a Donostia y el Bidasoa<sup>13</sup>. ¡Todo fue en vano! Nada hizo Salamanca y nada se pudo hacer en Bizkaia y aunque el 31 de octubre de 1853<sup>14</sup> el gobierno anunció la pública subasta de las obras del ferrocarril de Madrid a Irún, divididas en cuatro secciones: Madrid-Valladolid, Valladolid-Burgos por Palencia, Burgos-Bilbao y Bilbao-Irún, esta se suspendió el 15 de febrero de 1854<sup>15</sup>. Un año más tarde, el 13 de mayo de 1855, caducaba definitivamente la concesión y se cerraba, sin éxito, el primer intento para construir un ferrocarril desde Madrid a la frontera francesa que pasara por Bilbao<sup>16</sup>.

### III. IPARRALDE TOMA LA DELANTERA

Mientras en la España peninsular dificultades de todo tipo frenaban la implantación del nuevo medio de transporte, al norte de los Pirineos, el mayor desarrollo económico y tecnológico de Francia permitió que el ferrocarril se expandiera con celeridad por todo el hexágono. Si el 30 de junio de 1827 se abrió al servicio la primera línea del país entre Saint-Étienne y Andrézieux, con tracción hipomóvil, dos años más tarde el ingeniero Marc Seguin, en colaboración con Stephenson, puso en funcionamiento la primera locomotora de vapor

<sup>12</sup> *Gaceta de Madrid*, 10 de agosto de 1851, núm. 6236, p. 4.

<sup>13</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de julio de 1852, núm. 6588, pp. 1-2.

<sup>14</sup> *Gaceta de Madrid*, 1 de noviembre de 1853, núm. 305, pp. 1-2.

<sup>15</sup> *Gaceta de Madrid*, 16 de febrero de 1854, núm. 412, p. 1.

<sup>16</sup> *Gaceta de Madrid*, 17 de mayo de 1855, núm. 866, p. 1.

y el 24 de agosto de 1837 se inauguró entre París y Versalles la primera vía férrea movida exclusivamente con la fuerza del vapor. Esta última obra había sido promovida por los hermanos Émile e Isaac Pereire, banqueros de origen sefardí con raíces familiares en Baiona, donde había nacido su madre, Rebeca López de Fonseca<sup>17</sup>.

Tras el éxito de las primeras iniciativas, el ferrocarril alcanzó un rápido desarrollo en Francia. En 1838 el gobierno aprobó un plan propuesto por el ingeniero y político Alexis Legrand que propugnaba la creación de una red radial, con centro en París, conocida como la Étoile de Legrand. Entre las líneas incluidas en este proyecto se encontraba la comunicación de la capital francesa con la península ibérica a través de Vasconia, cuyo primer tramo, los treinta kilómetros de distancia entre la capital francesa y Corbeil, se inauguraron el 17 de septiembre de 1840.

La construcción de la gran dorsal de París al Bidasoa fue realizada por dos concesionarias diferentes. La primera, la Compagnie du Chemin de Fer de París à Orléans, que ya había construido la sección entre la parisina estación de Austerlitz y Corbeil, alcanzó la ciudad del Loira el 2 de mayo de 1843, para ampliar progresivamente su línea hasta completar el recorrido hasta Burdeos el 18 de julio de 1853<sup>18</sup>. Otro concesionario, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, empresa constituida el 5 de noviembre de 1852 y capitaneada por los hermanos Pereire, se hizo cargo de la prolongación de la vía desde la capital del Garona hasta Irún<sup>19</sup>.

La empresa de los Pereire se puso de inmediato manos a la obra y el 12 de noviembre de 1854 inauguró el trayecto de 130 kilómetros entre Burdeos y Dax, para cuatro meses más tarde alcanzar Vasconia, con la apertura, el 26 de marzo de 1855, de la estación de Baiona<sup>20</sup>. Sin embargo, sería preciso que transcurriera prácticamente una década, hasta el 21 de abril de 1864, para que la vía llegara al Bidasoa. Poco después se completaría la conexión de la capital labortana con Toulouse, al abrirse el último tramo de esta importante transversal ferroviaria entre Lourdes y Pau, el 20 de junio de 1867<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> DUO, G., Una saga familiar de banqueros vascos en Burdeos y París, durante el siglo XIX. Los Aguirrebengoa, Uribarren y Abaroa y su allegado Aguirre-Solarte en Londres, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 42 (1997), p. 112.

<sup>18</sup> VERGEZ-LARROUY, J-P., *Les Chemins de Fer Paris-Orléans, Paris-Chanac: La Vie du Rail-La Régordane*, 1997, pp. 8-36.

<sup>19</sup> VERGEZ-LARROUY, J-P., *Les chemins, op. cit.*, pp. 14-15.

<sup>20</sup> VERGEZ-LARROUY, J-P., *Les chemins, op. cit.*, p. 236.

<sup>21</sup> VERGEZ-LARROUY, J-P., *Les chemins, op. cit.*, pp. 20-21.

A diferencia de lo que sucedería poco después al sur de los Pirineos, los primeros ferrocarriles se implantaron en Iparralde con el ancho de vía establecido por Georges Stephenson, 1.435 milímetros entre las caras internas de los carriles. En consecuencia, la unión de las redes a ambos lados del Bidasoa siempre se ha visto dificultada por la necesidad de realizar trasbordos entre los trenes.

#### **EVOLUCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE ANCHO NORMAL EN IPARRALDE**

- Dax a Baiona, 26 de marzo de 1855.
- Puyô a Baiona, 25 de enero de 1864.
- Baiona a Irún, 21 de abril de 1864.
- Puyô a Donapaleu, 22 de diciembre de 1884.
- Autevielle a Maule, 11 de abril de 1887.
- Baiona a Baigorri, 26 de junio de 1898.
- Orzaize a Donibane Garazi, 11 de diciembre de 1898.
- Biarritz-La Negresse a Biarritz-Ville, 5 de febrero de 1911.

#### **IV. EL TREN LLEGA A NAVARRA**

Al sur de los Pirineos, Navarra fue el primer territorio de Vasconia en admirar el paso de la locomotora de vapor. Desde los inicios de la era ferroviaria, el viejo reino había pretendido convertirse en la principal vía de acceso desde el interior peninsular hacia Francia a través de los Alduides, frente a las alternativas costeras de Irún y Portbou o pasos más complejos como el aragonés de Canfranc. Esta idea fue la que impulsó la construcción del primer ferrocarril navarro, entre Zaragoza y Pamplona.

Mediado el siglo XIX, el debate sobre cuál debía ser el primer ferrocarril entre la península ibérica y el resto del continente europeo a través de Francia fue especialmente intenso. Eran muchos los intereses territoriales en juego, según se optara por una u otra de las posibles rutas, y cada uno de los proyectos en liza utilizó sus mejores argumentos e influencias en favor de su alternativa y en detrimento de las de sus vecinos. Ya en 1846, cuando todavía no corría ni un solo tren por España, Navarra propuso la construcción de una vía férrea de Madrid a Baiona por Guadalajara y Pamplona que atravesaría los Pirineos y la frontera por el puerto de Alduides<sup>22</sup>. En paralelo, desde Aragón se promovía el itinerario

<sup>22</sup> ESARTE MUNIAIN, P., *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona: Imprenta Popular, S.L., 1982, p. 37.

por Zaragoza y el paso transpirenaico de Canfranc y, como ya se ha indicado, Bizkaia proponía el establecimiento de una vía desde Madrid hasta la capital del señorío, para alcanzar, bordeando la costa, la frontera del Bidasoa.

El 27 de octubre de 1853, una Real Orden autorizó a la Diputación provincial de Navarra el estudio de un ferrocarril entre Pamplona y Baiona, proyecto que fue redactado por el ingeniero francés Isidoro Daguene<sup>23</sup>. Sin embargo, la confección de este trabajo fue particularmente lenta y el texto final no se presentó al Gobierno hasta el 5 de enero de 1857, fecha en la que una empresa liderada por los hermanos Pereire, la Compañía del Norte, ya había obtenido, con ciertas salvedades, la concesión del ferrocarril de Madrid a Irún por Ávila, Valladolid, Burgos, Gasteiz y Donostia.

Una vez obtenida la concesión, la Compañía del Norte consideraba que le correspondía el monopolio en las comunicaciones hispano-galas. Sin embargo, el tercero de los artículos adicionales de la Ley que otorgaba dicha concesión señalaba que, en caso de caducidad por no haber finalizado las obras en los siete años establecidos para la sección de Gasteiz hasta el Bidasoa, los promotores del ferrocarril de Zaragoza a Pamplona podrían continuar con su vía directamente hacia la frontera<sup>24</sup>. Esta pequeña salvedad avivó las esperanzas de los navarros, que también recurrieron al Marqués de Salamanca para que construyera su vía, con la esperanza de que la Compañía del Norte no fuera capaz de cumplir sus plazos. Como señala Fernando Fernández Sanz, el de Zaragoza a Pamplona se convirtió en el de mayor protagonismo político y económico de la época, en el que se entremezclaron los intereses de los dos países, con la implicación directa del propio Napoleón III, deseoso de desviar el tráfico peninsular a los puertos de Baiona y Burdeos; la rivalidad entre las dos casas de banca más importantes de Francia, capitaneadas por los Pereire, promotores de la Compañía del Norte, y los Rothschild, con estrechas relaciones con el Marqués de Salamanca; sin olvidar la situación política de Navarra y el predominio en este territorio del carlismo, recientemente derrotado por el liberalismo en la Primera Guerra Carlista<sup>25</sup>.

Mientras se aclaraba el futuro del ferrocarril del Norte, Navarra se preparó ante su posible fracaso. La Diputación encomendó a los ingenieros Jacobo González Arnao, José Echevarría y Ángel Clavijo el estudio del trazado de una vía férrea entre Zaragoza y Pamplona, aprobado por Real Orden del 8 de agosto de 1857<sup>26</sup>. Dos meses más tarde, el 9 de octubre, el gobierno otorgó la concesión al

<sup>23</sup> ESARTE, P., *El ferrocarril, op. cit.*, p. 51.

<sup>24</sup> *Gaceta de Madrid*, 10 de julio de 1856, núm. 1286, p. 4.

<sup>25</sup> FERNÁNDEZ SANZ, F. y G. REDER, *Locomotoras del Norte*, Madrid: Noesis, 2000, p. 115.

<sup>26</sup> *Gaceta de Madrid*, 25 de agosto de 1857, núm. 1694, pp. 1-2.

Marqués de Salamanca, quien de inmediato emprendió las obras, aunque estas pronto se vieron frenadas por la falta de fondos del concesionario<sup>27</sup>. Se acudió entonces al capital francés y el 11 de octubre de 1859 se constituyó la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, con un capital social de 40 millones de francos<sup>28</sup>.

Con los nuevos recursos financieros y bajo la dirección de los ingenieros Ángel Retortillo y Eusebio Page, las obras adquirieron pronto un fuerte desarrollo, por lo que se aprovechó la oportunidad para demostrar la pujanza del ferrocarril navarro frente a las dificultades que experimentaba su rival, la Compañía del Norte, en las obras de la travesía de las estribaciones pirenaicas entre Altsasu e Irún. De este modo, el 15 de septiembre de 1860 se inauguró el trayecto comprendido entre Pamplona y Caparros<sup>29</sup>.

Tras esta primera inauguración, las obras prosiguieron a buen ritmo, de modo que el 16 de mayo de 1861 se completaron las de la segunda sección, con lo que ya era posible viajar en tren desde Pamplona hasta Tudela e incluso se estableció un servicio combinado con diligencias de Madrid a Baiona, en tren desde la capital de España a Jadraque y de Tudela a Pamplona, que cubría el trayecto en 34 horas<sup>30</sup>. La sección entre Tudela y Zaragoza se abrió el 18 de septiembre de 1861, la misma fecha en la que también entró en servicio la totalidad de la línea de Zaragoza a Barcelona, de modo que desde esa fecha ya fue posible viajar en tren desde Navarra hasta Catalunya<sup>31</sup>.

La concesión otorgada en 1857 contemplaba la prolongación de la vía desde Pamplona hasta Altsasu, localidad en la que estaba previsto el empalme con el ferrocarril de la Compañía del Norte, pero las dificultades que arrastraba esta última empresa en aquel momento reavivaron la esperanza de poder contar con un acceso directo hasta la frontera francesa. El 30 de noviembre de 1859 se autorizó al Marqués de Salamanca el estudio de una línea desde la capital de Navarra hasta Irún por los valles de Ulzama y Bidasoa<sup>32</sup>. Un año más tarde, el 9 de septiembre de 1860, el ingeniero Jacobo González Arnao presentó una nueva alternativa desde Pamplona a Alegia, donde enlazaría con el ferrocarril en construcción de la Compañía del Norte<sup>33</sup>. Ninguna de estas iniciativas se llegó a

<sup>27</sup> *Gaceta de Madrid*, 13 de octubre de 1857, núm. 1743, p. 1.

<sup>28</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de diciembre de 1859, núm. 356, p. 1.

<sup>29</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16 de septiembre de 1860, núm. 38, p. 2.

<sup>30</sup> *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 25 de mayo de 1861, núm. 344, p. 4.

<sup>31</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 22 de septiembre de 1861, núm. 38, pp. 3-4.

<sup>32</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de diciembre de 1859, núm. 338, p. 2.

<sup>33</sup> ESARTE, P., *El ferrocarril*, op. cit., pp. 76-78.

materializar. La Compañía del Norte logró concluir su línea en el verano de 1864 y, finalmente, el empalme se estableció en Altsasu, el 22 de junio de 1865<sup>34</sup>.

La solución final por Altsasu nunca satisfizo plenamente las aspiraciones de Navarra, ya que la distancia entre Pamplona y el puerto del Cantábrico más próximo, Donostia, era de 138 kilómetros, mientras que hasta Baiona esta cifra se elevaba a 192 kilómetros, cuando, de construirse el ferrocarril directo de los Alduides, esta última no sería superior a los 100 kilómetros. Por ello, desde Navarra se insistió una y otra vez en la construcción de este paso pirenaico, que llegó a ser incluido en el Plan General de Ferrocarriles del año 1867<sup>35</sup>, pero el estallido de la Segunda Guerra Carlista interrumpió su estudio. Finalizado el conflicto bélico, la nueva Ley General de Ferrocarriles del 23 de noviembre de 1877 consagró el paso de los Pirineos por Aragón.

Como sucedió con muchas de las primeras iniciativas ferroviarias, la explotación del ferrocarril de Zaragoza a Pamplona no fue un buen negocio debido al escaso tráfico que generaban las comarcas recorridas por sus vías. El margen de explotación no era suficiente para atender la deuda contraída y remunerar a los inversores, por lo que el 20 de diciembre de 1865 decidieron fusionar su empresa con el vecino ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, en una situación financiera igual de precaria<sup>36</sup>. Esta operación no puso fin a los males del ferrocarril y en 1870 se presentó la primera suspensión de pagos. Poco después, la Segunda Guerra Carlista provocó la paralización del servicio, así como numerosos daños causados por las partidas del pretendiente. Finalmente, el 13 de febrero de 1878 no quedó más opción que aceptar la oferta de compra de la Compañía del Norte<sup>37</sup>.

## V. EL FERROCARRIL DEL NORTE

El 3 de junio de 1855, el gobierno liberal presidido por Espartero promulgó la Ley General de Ferrocarriles, para establecer un marco jurídico que impulsara el rápido establecimiento del ferrocarril en España<sup>38</sup>. En esta norma se consagraba la construcción de las diversas líneas mediante concesiones otorgadas por el Estado a las empresas privadas interesadas y, gracias a ella, y a la

<sup>34</sup> *El Pabellón Nacional*, 23 de junio de 1865, núm. 118, p. 2.

<sup>35</sup> ESARTE, P., *El ferrocarril*, op. cit., pp. 147-149.

<sup>36</sup> *Gaceta de Madrid*, 23 de diciembre de 1865, núm. 357, p. 1.

<sup>37</sup> MARQUINA, Javier, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*, Madrid: Espasa y Calpe, 1940, p. 81.

<sup>38</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1855, núm. 886, p. 1.



Ley General de Sociedades de Crédito del 28 de enero de 1856, que favoreció la inversión extranjera en el sector, la red ferroviaria española se desarrolló rápidamente, de modo que en diez años se construyeron 4.354 kilómetros, a un ritmo desconocido en la mayor parte de Europa<sup>39</sup>.

Entre las concesiones promulgadas al calor de la nueva legislación se encontraba nuevamente la del ferrocarril de Madrid a Irún que, en esta ocasión, fue otorgada a la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español, entidad financiera estrechamente vinculada a un grupo de capitalistas franceses capitaneados por los hermanos Pereire, pero en esta ocasión, el trazado definitivo desde el Ebro a la frontera del Bidasoa se estableció por Gasteiz, Altsasu, Zumarraga y Donostia, en lugar del itinerario por Bilbao que, hasta entonces, se había defendido desde Bizkaia. En concreto, la primera de las concesiones del nuevo ferrocarril del Norte, la correspondiente a su segunda sección entre Valladolid y Burgos, fue otorgada el 23 de febrero de 1856 al banquero francés Eugenio Pereire y a sus socios Eugenio Duclerc, Joaquín F. de Osma y Enrique O'Shea<sup>40</sup>. Poco después, el 26 de abril, se iniciaban las obras en Valladolid, en un solemne acto presidido por el propio general Espartero<sup>41</sup>.

El primero de marzo de 1856, Eugenio Pereire y sus socios constituyeron la Sociedad del Crédito Mobiliario Español, empresa que pronto acaparó las restantes concesiones del ferrocarril de Madrid a Irún<sup>42</sup>. El 18 de junio de 1856 esta entidad logró la correspondiente a la sección Venta de Baños-Alar del Rey, localidad en la que se empalmaría con el Ferrocarril de Isabel II que construía una vía férrea desde Santander<sup>43</sup>. Poco después, el 18 de octubre de 1856, el gobierno también le concedió los tramos de Madrid a Valladolid y de Burgos al Bidasoa<sup>44</sup>.

La concesión de todos los tramos del ferrocarril de Madrid a Irún no garantizaba su definitiva construcción, ya que podía repetirse lo sucedido con el primer proyecto impulsado desde Bilbao en 1845 y que había fracasado por falta de financiación. Naturalmente, Gipuzkoa pronto mostró interés por un proyecto llamado a vertebrar buena parte de su territorio. Por otra parte, como ya se ha señalado, al mismo tiempo se estaba impulsando desde Navarra el ferrocarril de los Alduides, que proponía enlazar directamente Madrid con París a través de

<sup>39</sup> *Gaceta de Madrid*, 29 de enero de 1856, núm. 1121, p. 1.

<sup>40</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de febrero de 1856, núm. 1147, p. 1.

<sup>41</sup> *La Nación*, 27 de abril de 1856, núm. 2425, p. 2.

<sup>42</sup> *Gaceta de Madrid*, 9 de marzo de 1856, núm. 1159, pp. 5-6.

<sup>43</sup> *Gaceta de Madrid*, 20 de junio de 1856, núm. 1264, p. 1.

<sup>44</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de octubre de 1856, núm. 1387, p. 1.

Pamplona y Baiona. De construirse esta vía férrea era de esperar que la mayor parte de las mercancías con origen o destino en el interior peninsular, optarían por embarcar o desembarcar en el puerto labortano en detrimento de la dársena donostiarra.

Para conjurar el peligro de quedar al margen de la nueva red de comunicaciones europea, las autoridades guipuzcoanas decidieron colaborar en la financiación de las obras del ferrocarril del Norte a su paso por el territorio. Para ello, la Diputación, a través de sus comisionados Fermín Lasala y Luis de Mariategui, negoció con el Crédito Mobiliario Español los términos de la subvención que permitiría desenclavar definitivamente el proyecto y, finalmente, el 29 de diciembre de 1857 se alcanzó un acuerdo por el que las obras del ferrocarril entre Irún, Donostia y Ordizia se realizarían en cuatro años, en lugar de los siete inicialmente establecidos en la concesión, plazo que no se cumplió. A cambio, Gipuzkoa contribuiría con 25 millones de reales, de los que la propia Diputación aportaría cuatro, mientras el resto se cubriría mediante una suscripción popular<sup>45</sup>.

Alcanzado el acuerdo con la empresa de los Pereire, la Diputación de Gipuzkoa abrió una suscripción popular para reunir los 21 millones de reales necesarios para completar la subvención comprometida, en la que se recibieron aportaciones de toda clase, desde inmigrantes en Cuba y Perú hasta el clero, pese a las leyendas que siempre han circulado sobre su oposición a la implantación de este medio de transporte y a las ideas disolutas que con él podían llegar<sup>46</sup>. En consecuencia, en poco más de un mes se cubrió la suscripción.

Una vez asegurada la financiación, el 22 de junio de 1858 se inició la construcción del ferrocarril del Norte en el territorio guipuzcoano con dos actos inaugurales; por la mañana en Tolosa y por la tarde, en Donostia<sup>47</sup>. Sin embargo, todavía fue preciso un nuevo acuerdo entre la Diputación de Gipuzkoa y los promotores del ferrocarril para dar definitivo impulso a las obras de construcción de la sección comprendida entre Ordizia y Zumarraga, firmado el 15 de octubre de 1858, que garantizaba la puesta en marcha de las obras en este tramo, a cambio de una nueva subvención de cuatro millones de reales.

Es preciso subrayar que, pese a lo que muchas veces se ha afirmado<sup>48</sup>, la elección del trazado del ferrocarril del Norte, que se desvía de la directa entre

---

<sup>45</sup> GOROSABEL, P., *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Tolosa: E. López, 1899-1900, I, pp. 180-189.

<sup>46</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 28 de febrero de 1858, núm. 9, pp. 3-4.

<sup>47</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de julio de 1858, núm. 27, pp. 3-4.

<sup>48</sup> Por poner un simple ejemplo, *Noticias de Gipuzkoa*, 31 de mayo de 2012, p. 23.



Obras de construcción del ferrocarril del Norte en Zumárraga. Año 1863.  
 Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Beasain y Altsasu por Zegama o por Etxegarate para dar un notable rodeo por Zumarraga, no se debe a la hipotética oposición de las autoridades civiles y eclesiásticas de la zona, sino a la conjunción de los intereses del Crédito Mobiliario y la Diputación de Gipuzkoa. Como se ha señalado, una de las principales ventajas del ferrocarril es el reducido rozamiento entre las ruedas y los carriles de acero, pero esta virtud se convierte en desventaja a la hora de afrontar una rampa, ya que la falta de adherencia provoca el patinaje de las ruedas e impide que el tren avance. La carretera Nacional 1 supera en los 15 kilómetros existentes entre la localidad vagonera y la cima de Etxegarate un desnivel de 498 metros, con una rampa media de 3,3%, aunque en numerosos tramos se alcanza el 6%. Esos porcentajes, inadmisibles para un tren convencional, habrían limitado drásticamente la capacidad de arrastre de las locomotoras, que apenas pueden superar porcentajes del 2%.

Si los ingenieros de la Compañía del Norte hubieran optado por construir un trazado directo por Zegama, habría sido preciso incrementar el desarrollo de la línea dando vueltas y revueltas por el monte para no superar ese porcentaje de veinte metros de ascenso por kilómetro y construir más de 30 kilómetros, frente a los 15 de la carretera. Este tortuoso trazado no habría aportado ventaja alguna

a la empresa ferroviaria, ya que por el camino no atendería a más poblaciones o centros generadores de tráfico que el que podrían proporcionar Segura y Zegama. Por ello, antes de iniciar la construcción, los ingenieros de la compañía del Norte estudiaron la topografía de la zona y observaron que, pese a que Beasain y Zumarraga se encuentran a una latitud similar, presentan una notable diferencia de altitud, la primera a 160 metros sobre el nivel del mar y, la segunda, a 354. Es decir, el rodeo por Zumarraga permitía aprovechar un escalón natural que facilitaría la ascensión entre Beasain y Altsasu y, además, acercaba la vía a nuevos centros de demanda de transporte, al atender la cabecera del valle del Urola y aproximarse al del Deba a través de la estación de Brinkola-Oñati. En consecuencia, la decisión era clara: con el desvío por Zumarraga se lograba el necesario incremento del desarrollo de la traza ferroviaria de una forma útil; en lugar de dar vueltas por el monte extendería el servicio ferroviario a amplias zonas de Gipuzkoa. Es cierto que de los 25 kilómetros que separan Beasain de Altsasu por carretera, la distancia se incrementó hasta los 46 kilómetros, pero, a cambio, la rampa máxima no supera el 1,6%, lo que ha facilitado la explotación de la línea.

Frente al decidido compromiso de Gipuzkoa, Araba no manifestó un gran interés por el proyecto, al que únicamente aportó una subvención de cinco millones de reales. En este territorio las obras se iniciaron el 2 de agosto de 1858<sup>49</sup>. Mientras tanto, para agilizar la construcción y la posterior explotación de su ferrocarril, el 29 de diciembre de 1858 la Sociedad del Crédito Mobiliario Español creó una sociedad filial, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, a la que traspasó todas sus concesiones<sup>50</sup>.

A principios de junio de 1861 llegaba a la capital alavesa la primera locomotora de vapor, que había sido desmontada en los talleres de Valladolid y enviada sobre carros a Gasteiz en tres grandes piezas que, de inmediato, fueron ensambladas en la estación<sup>51</sup>. Gracias a esta máquina y a una orografía que no presentaba excesivas dificultades a su paso por la Llanada, las obras del ferrocarril del Norte se desarrollaron con notable celeridad en este territorio y el 6 de marzo de 1862 se procedió a la inauguración de los 74 kilómetros comprendidos entre Miranda de Ebro y Olazti<sup>52</sup>.

La construcción del tramo alavés del ferrocarril del Norte fue relativamente sencilla, ya que el paso por la Llanada apenas presentaba obstáculos de envergadura salvo el solitario túnel de Txintxetru, situado entre las estaciones de

---

<sup>49</sup> *Gaceta de Madrid*, 11 de agosto de 1858, núm. 223, p. 3.

<sup>50</sup> *Gaceta de Madrid*, 18 de enero de 1859, núm. 18, p. 1.

<sup>51</sup> *Gaceta de Madrid*, 15 de junio de 1861, núm. 166, p. 3.

<sup>52</sup> *Irurac-Bat*, 8 de marzo de 1862, núm. 55, p. 3.

Dulantzi y Agurain, de 539 metros de longitud, y cinco viaductos, tres de ellos sobre el río Zadorra, que sumaban 329 metros. La situación era bien diferente en Gipuzkoa, donde la vía debía afrontar el difícil paso de la divisoria entre el Cantábrico y el Mediterráneo. Sus cien kilómetros de recorrido están jalonados por 31 túneles, que suman 14.224 metros, es decir, un 14% del trazado total, siendo la actuación más importante la perforación del túnel de Oazurza, de 2.957 metros de longitud, que permitía a la vía saltar de la cabecera del valle del Oria a la del Urola y que durante más de veinte años fue el de mayor longitud de la península ibérica, solo superado por el de la Perruca, en Pajares, de 3.075 metros, en 1884. Además, otras dos galerías superaron el kilómetro de extensión; la de Otzaurte, de 1.156 m, y la de Urnieta, de 1.004 m. El de menor entidad es el túnel de Pajiza, de tan sólo 68 metros.

Por otra parte, el cruce de barrancos y ríos también exigió la construcción de 34 puentes con una luz superior a los diez metros, lo que representaba una longitud total de 1.374 metros. De ellos, quince servían para cruzar sucesivamente el cauce del río Oria, mientras que con los restantes se superaban los cauces del arroyo Salera y los ríos Estanda, Leizaran, Urumea, Oiartzun y Bidasoa. Once de estos pasos eran de estructura metálica y los restantes de sillería, destacando entre los primeros el espectacular viaducto de Ormaiztegi, diseñado por Alexander Lavalley, quien poco después dirigiría las obras del canal de Suez, que, con sus cinco vanos, 288 metros de longitud y 35 metros de altura máxima, superó en su día diversos registros a nivel nacional.

Sobre la génesis y las obras de construcción del ferrocarril del Norte en Gipuzkoa, dirigidas por el ingeniero francés Letorneur, resulta de obligada lectura el trabajo publicado por Pello Joxe Aranburu y Luis María Intza, por lo que no merece la pena profundizar en el proceso que siguieron los trabajos<sup>53</sup>. En todo caso es importante reseñar que, en un principio, las obras se repartieron entre numerosos contratistas, algunos locales y otros foráneos, sobre todo franceses, pero ante el gran retraso que acumulaban, en 1863 Compañía del Norte encomendó la conclusión de trayecto entre Olazti y Beasain a la sociedad francesa Ernest Gouin et Compagnie. La nueva empresa constructora aportó los mejores medios técnicos disponibles en la época, incluidas algunas máquinas de vapor utilizadas en la perforación del gran túnel de Oazurza, así como una ingente cantidad de mano de obra que en algunos momentos sumó más de nueve mil trabajadores, con lo que pudo cumplir el plazo comprometido con la Compañía del Norte para concluir las obras en el verano de 1864.

---

<sup>53</sup> ARANBURU, P. J. y L. M., INTZA, *La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, 2 vols., Donostia-San Sebastián: Gráficas Michelena, 2006-2008.

En el territorio guipuzcoano el ferrocarril del Norte se inauguró en cuatro fases; la primera, entre Beasain y Donostia, el 1 de septiembre de 1863; la segunda, entre la capital guipuzcoana e Irún, el 22 de octubre del mismo año; la tercera, entre Irún y el puente internacional del Bidasoa, el 21 de abril de 1864, y la cuarta y definitiva, entre Olazti y Beasain, el 15 de agosto de 1864. Este hito supuso también la conclusión de las obras de todo el ferrocarril de Madrid a París, por lo que los actos organizados en Donostia para celebrar este acontecimiento, presididos por el rey consorte Francisco de Asís, fueron acompañados de regatas de traineras, fuegos artificiales y fiestas populares. Gustavo Adolfo Bécquer, al igual que otros muchos periodistas llegados de Madrid, reflejó el entusiasmo desatado en la capital guipuzcoana en una brillante crónica publicada en el diario *El Contemporáneo*<sup>54</sup>.

## VI. EL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO

El desarrollo de la nueva red ferroviaria amenazaba con estrangular la principal fuente de riqueza de Bilbao, el comercio a través de su puerto fluvial, en un momento en el que la minería del hierro y la industria siderúrgica todavía no había iniciado su despegue. El tradicional intercambio de mercancías a través de su ría corría el riesgo de ser desviado a los puertos de Pasaia y Santander, el primero, directamente conectado con el ferrocarril de Madrid a Irún y el segundo con la línea en construcción hasta el Canal de Castilla en Alar del Rey que, en 1856, se encontraba en plena ejecución. Conscientes de su comprometida situación, las corporaciones vizcaínas pronto comprendieron que no podían esperar, como sucedía con la línea de Madrid a Irún, a que los capitales foráneos construyeran su camino de hierro: la única opción era impulsar desde Bilbao su propio ferrocarril. Con este propósito la Diputación abrió una suscripción popular para reunir los cien millones de reales estimados para la obra. Además, el apoyo de determinados grupos de presión riojanos hizo que, finalmente, se impulsara la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, con enlace en la primera localidad con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, aunque finalmente el empalme se estableció en Castejón de Ebro, y que, además, conectaría con la Compañía del Norte en Miranda de Ebro.

Convocada por el Ministerio de Fomento la subasta para la concesión del ferrocarril de Tudela a Bilbao para el día 31 de agosto de 1857, solamente se presentó una propuesta, planteada por Santiago María Ingunza y Juan Ángel de Zorrozueta en representación de otros capitalistas vizcaínos. El 6 de septiembre

---

<sup>54</sup> *El Contemporáneo*, 21 de agosto de 1864, núm. 1112, pp. 3-4.

de 1857 el gobierno les otorgó la concesión para la construcción y explotación de la línea, así como una subvención de 83.944.080 reales<sup>55</sup>.

El inicio oficial de las obras tuvo lugar el 6 de diciembre de 1857, pero para que adquirieran verdadero desarrollo fue preciso esperar al 4 de mayo de 1858, fecha en la que se constituyó la Compañía del ferrocarril de Tudela a Bilbao, bajo la presidencia de Pablo Epalza y la dirección de Guillermo Segundo Montesinos<sup>56</sup>. Poco después se procedió a la licitación de las obras de la sección de Bilbao a Arrankudiaga<sup>57</sup>, adjudicadas al constructor británico Thomas Brassey<sup>58</sup>. Un año más tarde, el mismo empresario se hizo también con los trabajos para la continuación de la vía hasta Miranda de Ebro<sup>59</sup>. En cuanto al tramo riojano, su construcción fue contratada el 5 de julio de 1860 con la firma británica Vaxton aunque, posteriormente, subcontrató su realización a contratistas locales como Nicolás Olaguibel, Faustino Zugasti, Juan Amann o Ramón Acha, entre otros<sup>60</sup>.

Las obras, dirigidas por el reputado ingeniero británico Charles Vignoles<sup>61</sup>, el mismo que difundió en Europa el tipo de carril conocido por su apellido y que es, en la actualidad, el más común en los ferrocarriles de todo el mundo, se centraron preferentemente en la sección más difícil, la comprendida entre Bilbao y el empalme con el ferrocarril del Norte en Miranda de Ebro, no en vano, la mayor parte de los inversores en el proyecto eran vizcaínos. En este trayecto, la vía debía superar la cordillera que conforma la divisoria entre el Mediterráneo y el Cantábrico a través del puerto de Orduña. Sin embargo, a diferencia del ferrocarril del Norte que, como se ha visto, construyó un depurado trazado que exigió la construcción de numerosos túneles y viaductos, se optó por ceñir al máximo la vía a la difícil orografía, de modo que, en sus poco más de 100 kilómetros, solamente se levantaron 18 puentes, de ellos diez sobre el sinuoso cauce del río Nervión, que sumaban 1.143 metros, y 10 túneles, que totalizaban 2.218 metros. El más destacado era el de Cantalojas, de 1.075 metros de longitud, que daba acceso a la estación de Abando, cuya perforación fue especialmente compleja y registró numerosos accidentes, varios de ellos mortales, como el registrado el 26 de abril de 1860 cuando se rompió el cable de la cesta en la que descendían siete

<sup>55</sup> *Gaceta de Madrid*, 12 de septiembre de 1857, núm. 1712, p. 1.

<sup>56</sup> *Gaceta de Madrid*, 5 de julio de 1858, núm. 186, p. 1.

<sup>57</sup> *Gaceta de Madrid*, 11 de mayo de 1858, núm. 131, p. 4.

<sup>58</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3 de octubre de 1858, núm. 40, pp. 2-3.

<sup>59</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 7 de agosto de 1859, núm. 31, p. 2-3.

<sup>60</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 15 de julio de 1860, núm. 29, p. 448.

<sup>61</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6 de diciembre de 1857, núm. 49, p. 802.

hombres y dos niños por uno de los pozos verticales que facilitaba el avance de la perforación, con el trágico balance de seis muertos y dos heridos<sup>62</sup>. La galería quedó concluida a finales de octubre de 1860<sup>63</sup>.

Gracias al avanzado estado de las obras, el 9 de septiembre de 1862 se pudo realizar el primer viaje desde Bilbao hasta Miranda de Ebro<sup>64</sup>. Sin embargo, las lluvias torrenciales caídas ese otoño deterioraron algunas infraestructuras, todavía pobremente asentadas, por lo que la inauguración definitiva no tuvo lugar hasta el día 1 de marzo de 1863. Al día siguiente, se estableció el servicio completo entre Bilbao y Orduña, mientras que desde esta ciudad hasta Miranda únicamente circulaban los trenes de mercancías<sup>65</sup>. Gracias al empalme con el ferrocarril del Norte en esta localidad burgalesa, Bilbao se convirtió en la primera salida de la meseta castellana al Cantábrico ya que todavía tuvo que transcurrir más de un año para que el tren enlazase con el puerto de Pasaia. El 30 de agosto se completó la totalidad de la línea hasta la estación de Castejón de Ebro, punto en el que finalmente se estableció el empalme con el ferrocarril de Pamplona a Zaragoza<sup>66</sup>.

Lamentablemente, el gran reto del ferrocarril de Tudela a Bilbao fue afrontado con gran decisión, pero sin los recursos económicos necesarios para el éxito de la empresa. Los primeros proyectos valoraban el coste de las obras en unos 180 millones de reales, por lo que los promotores de la empresa ferroviaria consideraron suficiente un capital social de 94 millones, a los que se sumarían los 85 millones otorgados como subvención por el Estado y las instituciones locales de Bizkaia y La Rioja. Sin embargo, los gastos de establecimiento pronto se dispararon, ya que la construcción y puesta en servicio de la línea exigió finalmente más de 250 millones de reales, lo que provocó un creciente endeudamiento en créditos a corto plazo cuya suma ascendía en 1864 a 125 millones de reales, cifra que, por si sola, superaba ampliamente al propio capital social<sup>67</sup>.

Poco tiempo transcurrió desde la inauguración para que se manifestaran los primeros problemas financieros. El primer ejercicio de explotación completa de la línea, 1864, ofreció un balance de ingresos de 4.012.800 pesetas, frente a unos gastos de 2.340.400 pesetas. Aunque a simple vista este resultado pueda

---

<sup>62</sup> *Irurac-bat*, 27 de abril de 1860, núm. 98, p. 3.

<sup>63</sup> *La Época*, 28 de octubre de 1860, núm. 3822, p. 4.

<sup>64</sup> *Irurac-bat*, 10 de septiembre de 1862, núm. 201, pp. 2-3.

<sup>65</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8 de marzo de 1863, núm. 10, p. 149.

<sup>66</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6 de septiembre de 1863, núm. 36, pp. 561-562.

<sup>67</sup> Sobre la evolución de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao resulta imprescindible la lectura del magnífico trabajo de ORMAECHEA, A., *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao: EuskoTren, 1988, pp. 3-166.



parecer francamente positivo, con un coeficiente de explotación del 57,4 % y un saldo favorable de 1.672.400 pesetas, esta cifra resultaba insuficiente para hacer frente a los más de dos millones de pesetas que exigía ese año la amortización y el pago de intereses de las diversas deudas contraídas durante las obras. En consecuencia, pese al beneficio obtenido en la explotación, el ejercicio se cerró con un preocupante déficit<sup>68</sup>.

Lejos de mejorar, la situación se deterioró rápidamente, por lo que el 31 de octubre de 1865 la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao se declaró en suspensión de pagos<sup>69</sup>. Tras renegociar su deuda<sup>70</sup>, pudo proseguir su actividad, pero su recuperación se vio dificultada por diversos factores, entre los que destacaba la competencia que realizaba la Compañía del Norte que, con su política tarifaria, desviaba el tráfico procedente de la Meseta hacia los fondeaderos de Donostia, Pasaia e incluso Baiona, en detrimento de Bilbao. Ante su manifiesta desventaja frente a la sociedad de los hermanos Pereire, de la que el ferrocarril de Tudela a Bilbao era tributario, sus rectores se vieron obligados a negociar un draconiano contrato con Norte por el que esta sociedad se comprometía a aplicar a los transportes de mercancías importadas o exportadas a través del puerto de Bilbao los mismos precios que a otros orígenes y destinos, pero a cambio de la entrega de parte de la recaudación obtenida en estos tráficos, en una escala progresiva que comenzaba con un porcentaje del 35% a partir de unos ingresos de 3.250.000 pesetas, para ascender hasta el 50% a partir de 6.250.000 pesetas<sup>71</sup>.

Este contrato suponía la entrega a la Compañía del Norte de la práctica totalidad de los beneficios netos que podía ofrecer la explotación del ferrocarril de Tudela a Bilbao, pero los rectores de la compañía bilbaína albergaban la esperanza de que sirviera para la definitiva consolidación del tráfico ferroviario con destino a la capital vizcaína y su puerto. Sin embargo, el inicio de la Segunda Guerra Carlista en 1872 y las consiguientes alteraciones del servicio, con sabotajes, paralización de la circulación y destrucción de instalaciones, frustró nuevamente sus esperanzas.

Ante una situación cada día más insostenible, el ferrocarril de Tudela a Bilbao no tuvo más remedio que aceptar la propuesta de fusión presentada por la Compañía del Norte. Según el contrato firmado en Madrid el 28 de marzo de 1878, la empresa de los hermanos Pereire asumía el pago de la deuda contraída por el ferrocarril vizcaíno, mientras que sus acciones se convertían en obligacio-

<sup>68</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 14 de mayo de 1865, núm. 19, pp. 308-310.

<sup>69</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 12 de noviembre de 1865, núm. 46, pp. 722-723.

<sup>70</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 21 de octubre de 1866, núm. 42, pp. 658-660.

<sup>71</sup> ALZOLA, P., *Monografía, op. cit.*, pp. 101-102.

nes hipotecarias al 5% de interés, pero con una reducción del 50% de su valor nominal<sup>72</sup>. En consecuencia, la absorción del ferrocarril de Tudela a Bilbao se convirtió en un magnífico negocio para la Compañía del Norte, al abonar por esta línea, valorada en el año 1878 en más de ochenta millones de pesetas, poco más de la mitad, 45.786.250 pesetas, pago que, además, no se realizó en metálico, sino en títulos de deuda.

Los grandes perdedores en este proceso fueron los accionistas del ferrocarril de Tudela a Bilbao, que vieron reducido a la mitad el valor de su inversión. En cambio, la operación resultó particularmente favorable para la Compañía del Norte, que adquirió el ferrocarril vizcaíno a un precio muy ventajoso y sin desembolsar dinero en metálico, al tiempo que, una vez en sus manos, desaparecieron las trabas al tráfico combinado entre ambas empresas. Este hecho, unido al creciente desarrollo comercial e industrial de Bilbao aportó un constante incremento de la demanda y en pocos años la línea de Tudela a Bilbao se convirtió en una de las más rentables de esta empresa.

Como se ha señalado, además de absorber el tren de Tudela a Bilbao, en ese mismo año de 1878 Norte también incorporó a su red el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. En consecuencia, la totalidad de la red general de ferrocarriles de Vasconia quedó en aquel momento bajo el control de las empresas capitaneadas por los hermanos Pereire: al norte de los Pirineos a través de la Compagnie du Midi y al sur, mediante la Compañía del Norte de España. Sin embargo, la unidad de acción entre ambas sociedades se vio entorpecida por la frontera política existente en el Bidasoa, a la que se sumaban las dificultades que provocaba la frontera técnica debida al diferente ancho de vía, de 1.435 milímetros en el territorio francés y de 1.672 milímetros en el español.

## VII. EL FERROCARRIL DE TRIANO Y LOS TRENES MINEROS

Uno de los principales avances experimentados por la industria siderúrgica en el siglo XIX fue la invención del procedimiento patentado por el inglés Henry Bessemer en 1855, con el que fue posible la conversión del arrabio producido por los altos hornos en acero de gran calidad, de forma masiva y a muy bajo coste. Sin embargo, este sistema presentaba una limitación: requería minerales de hierro de gran pureza y, sobre todo, sin fósforo, ya que su presencia hacía que el material resultante fuera muy quebradizo<sup>73</sup>.

<sup>72</sup> MARQUINA, J., *Compañía*, *op. cit.*, pp. 97-99.

<sup>73</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, E., *Minería del hierro en los montes de Galdames y Triano*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003, pp. 69-71.

A mediados del siglo XIX, los principales yacimientos de mineral de hierro libre de fósforo en Europa se concentraban en Kiruna (Suecia) y en el monte Triano (Bizkaia). Aunque las reservas de las primeras eran muy superiores a las de Bizkaia y, de hecho, se siguen explotando masivamente, su transporte hasta la costa presentaba graves inconvenientes. El camino más sencillo era trasladar el mineral al puerto de Lulea, en el Báltico, pero esta rada era impracticable durante el largo invierno boreal. La otra opción, la que se sigue utilizando en la actualidad es el puerto noruego de Narvik, libre de hielo durante todo el año, pero su utilización exigió la construcción de un difícil ferrocarril de montaña que debió superar, en sus 170 kilómetros de recorrido, la cordillera Escandinava, con una altitud máxima de 540 metros, seguido de un vertiginoso descenso de 45 kilómetros de recorrido hasta llegar al mar. En cambio, la distancia que separaba los yacimientos de Triano de la ría del Nervión apenas superaba una decena de kilómetros. En consecuencia, el mineral vasco resultaba notablemente más competitivo que el sueco.

Para explotar de forma intensiva las minas del monte Triano y atender la gran demanda de la siderurgia europea era necesario mejorar los medios de transporte en la zona, basados hasta mediados del siglo XIX en carretas arrastradas por bueyes. Por ello, no es de extrañar que en fecha tan temprana como 1827 Gregorio González de Azaola planteara la construcción de un ferrocarril *a la Palmer* en la zona. Sin embargo, tras su pionera propuesta no se volvió a plantear nuevamente la cuestión hasta 1856, en coincidencia con la patente del procedimiento de Bessemer. El otoño de dicho año se constituyó una empresa con el propósito de establecer un tren desde Ortuella hasta los muelles sobre el Nervión en Sestao, cuyo proyecto pronto suscitó el rechazo de los ayuntamientos de la zona que, por una parte, temían que la sociedad concesionaria, al parecer también propietaria de diversas explotaciones mineras, monopolizara los transportes y estrangulara de este modo a los restantes productores, mientras que, por otra, eran conscientes de que la puesta en marcha del tren supondría la pérdida del tradicional sustento de los numerosos carreteros que, hasta la fecha, se dedicaban al transporte del mineral<sup>74</sup>. En todo caso, la oposición municipal no impidió que el 26 de junio de 1857 el gobierno aprobase el proyecto de la línea presentado por Francisco Alberti<sup>75</sup>.

De materializarse este proyecto, Bizkaia corría el riesgo de que un particular, Francisco Alberti, monopolizase el transporte de la mayor riqueza del

---

<sup>74</sup> Sobre los conflictivos orígenes del Ferrocarril de Triano resulta de obligada lectura la obra de ORMAECHEA, A., *Ferrocarriles en Euskadi*, op. cit., pp. 169-181.

<sup>75</sup> *Gaceta de Madrid*, 14 de julio de 1857, núm. 1652, p. 6.

territorio. Para conjurar este peligro, la Diputación decidió intervenir y estudiar con este la posible cesión de sus derechos, pero tras largas negociaciones, no alcanzaron un acuerdo satisfactorio para ambas partes, y, en consecuencia, la institución provincial decidió impulsar su propio proyecto. Para ello, y a diferencia de lo sucedido en anteriores proyectos ferroviarios planteados en el territorio, en los que se solicitó al gobierno central la preceptiva concesión, incluso en el impulsado por la propia Diputación en 1845, en esta ocasión intentó jugar la baza de la foralidad.

Para defender sus derechos, la Diputación hizo una lectura sesgada de la Ley de Ferrocarriles de 1855, al considerar que esta solo incumbía a los que se explotasen con locomotoras de vapor. Para eludir esta limitación, decidió construir una vía férrea cuyos vagones fueran arrastrados por la fuerza animal, algo entonces todavía común en muchos ferrocarriles mineros europeos y que en este caso se veía favorecido por el corto trayecto a recorrer, unos ocho kilómetros, y el trazado en constante pendiente para los trenes cargados, que serían movidos por la fuerza de la gravedad, reservando la tracción hipomóvil para el retorno de los vagones vacíos. En base a esta argumentación, y alegando «la facultad en cuya posesión se halla el Señorío de abrir sus carreteras y medios de comunicación sin necesidad de impetrar la autorización del Gobierno»<sup>76</sup>, la Diputación consideró que estaba plenamente facultada para construir dicha vía férrea.

El 18 de septiembre de 1857 la Diputación de Bizkaia emprendió las obras de construcción de su camino de hierro, hecho denunciado de inmediato por Francisco Alberti ante el Ministerio de Fomento. A partir de este momento se estableció un prolongado pleito en el que la Diputación intentó eludir las obligaciones de la legislación ferroviaria al anunciar que, al menos en principio, la nueva vía sería, simplemente, una nueva carretera, sin carriles de hierro sobre el pavimento. Sin embargo, tal y como escribió Pablo de Alzola, en una época en la que las competencias forales se encontraban en franco retroceso, triunfaron las tesis de Francisco Alberti.

«El conflicto de atribuciones se resolvió en esta larga y empeñada lucha en contra de la Autoridad foral, que resultó vencida por el interés privado, y no sólo obtuvo Alberti la concesión pedida, sino que el Ministerio de Fomento anuló los actos realizados por la Diputación en el camino de Triano, mandando destruir sus obras en no pocos trozos para dejar el paso franco a la vía férrea, y obligándole a indemnizar a los propietarios de terrenos por los perjuicios irrogados»<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> Archivo de la Diputación de Bizkaia, *Acuerdos de la Diputación, del Regimiento y Juntas Generales, 1856-1858*, tomo 103, sesión del 4 de septiembre de 1857.

<sup>77</sup> ALZOLA, P., *Monografía, op. cit.*, pp. 109-110.

Finalmente, el 19 de junio de 1859 Alberti obtuvo la definitiva concesión para la construcción de su ferrocarril minero de Ortuella hasta la desembocadura del río Galindo en el Nervión. Cabe señalar que, para evitar el posible monopolio de los transportes en la zona, el artículo tercero de la Ley de concesión establecía la posibilidad de construir otros ferrocarriles mineros, pero sus embarcaderos deberían establecerse, al menos, a un kilómetro de distancia, medida que tuvo una gran influencia en el futuro de estas líneas<sup>78</sup>.

Obtenida la concesión, Alberti anunció ante el gobernador de Bizkaia su intención de iniciar las obras el 3 de agosto de 1859. Sin embargo, el lugar elegido para el acto en Ortuella estaba ocupado por las obras del camino minero de la Diputación, por lo que nuevamente estalló el conflicto entre ambos, que no se resolvió hasta el 23 de junio de 1860, fecha en la que aceptó transferir todos sus derechos al representante de la Diputación, Nicolás de Urcullu y Smith, a cambio de la suma de 45.000 pesetas. Finalmente, quedó patente que el único objetivo de Alberti era el de especular con la concesión estatal<sup>79</sup>.

El 8 de septiembre de 1860 una Real Orden confirmó el traspaso de la concesión de Alberti a Urcullu quien actuaba como testaferro ya que la legislación del momento impedía que las Diputaciones pudieran explotar negocios industriales como era el caso de un ferrocarril. La situación no se regularizó hasta la Revolución de 1868, cuando se levantó dicho veto y, finalmente, el 10 de enero de 1870 la concesión del ferrocarril de Triano pasó formalmente a manos de la Diputación de Bizkaia<sup>80</sup>.

La Diputación no esperó a la regularización de la situación legal de la concesión para emprender las obras de construcción del ferrocarril de Triano y tras impulsar directamente los trabajos, inauguró la línea el 26 de junio de 1865. Tal y como recogía la prensa, ese día:

«se celebró la solemne ceremonia de la bendición religiosa, y su inauguración al servicio público. Dio la bendición el señor Capellán de la Ilustrísima diputación de Vizcaya y los obreros de la vía tuvieron una suculenta comida»<sup>81</sup>.

El ferrocarril de la Diputación inició su andadura con gran precariedad de medios, ya que en sus inicios apenas contaba con dos locomotoras y medio centenar de vagones. Sin embargo, la gran demanda internacional de los minerales vizcaínos, impulsada por sus magníficas características para la producción de

<sup>78</sup> *Gaceta de Madrid*, 3 de julio de 1859, núm. 184, pp. 1-2.

<sup>79</sup> ALZOLA, P., *Monografía, op. cit.*, pp. 111-112.

<sup>80</sup> *Gaceta de Madrid*, 17 de enero de 1870, núm. 17, p. 1.

<sup>81</sup> *El Pensamiento Español*, 30 de junio de 1865, núm. 1686, p. 3.

acero mediante el nuevo procedimiento Bessemer, pronto lo convirtieron en la vía férrea más rentable de toda España. Por ejemplo, en 1894 sus trenes generaron un ingreso por kilómetro de 222.350,80 pesetas, más del doble del siguiente ferrocarril en el ranking nacional<sup>82</sup>.

<b>Ingresos por kilómetro de los ferrocarriles más rentables de España en 1894</b>	
Ferrocarril de Triano	222.350,80 pts.
Ferrocarril de Bilbao a Portugalete	92.938,70 pts.
Ferrocarril de Sarriá a Barcelona	80.152,40 pts.
Ferrocarril de Madrid a Irún	33.972,46 pts.
Ferrocarril del Langreo	31.342,65 pts.
Ferrocarril de Tudela a Bilbao	28.195,04 pts.
Ferrocarril Central de Vizcaya	25.586,80 pts.

Los beneficios que generaba la explotación del Ferrocarril de Triano aportaron abundantes recursos a la hacienda provincial. Por ejemplo, en 1894 produjo un margen positivo de 1.529.392 pesetas, mientras que el presupuesto de inversiones y gastos de la Diputación de Bizkaia en ese ejercicio ascendió a 4.327.218 pesetas, es decir, contribuyó por si solo con el 35,3% de los fondos necesarios para cubrir dicho presupuesto<sup>83</sup>.

El ejemplo del ferrocarril de la Diputación pronto fue seguido en la comarca por otras iniciativas, todas ellas impulsadas por importantes grupos siderúrgicos europeos, ávidos de controlar la producción de hierro de Bizkaia en su propio beneficio. Entre 1873 y 1880 se establecieron cuatro ferrocarriles de vía estrecha, de los que tres enlazaban la zona minera con los muelles de la ría en Lutxana, mientras que el último lo hacía con los embarcaderos situados en la dársena de la Benedicta en Sestao. La elección de estos puntos de embarque vino condicionada por la propia concesión del ferrocarril de Triano que, como se ha señalado anteriormente, exigía en su artículo tercero que los nuevos cargaderos se emplazasen, al menos, a un kilómetro de los suyos.

El primero de estos ferrocarriles fue el del Regato, de 7 de kilómetros de longitud, establecido por la empresa Luchana Mining, sociedad constituida en Londres por las empresas siderúrgicas Blockow Vaugan y Armstrong, cuya concesión fue otorgada a Juan Bailey Davies el 9 de diciembre de 1871<sup>84</sup>. Aunque su

<sup>82</sup> *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 25 de agosto de 1895, p. 221.

<sup>83</sup> *Las minas de hierro de la provincia de Vizcaya, progresos realizados en esta región desde 1870 hasta 1899*, Bilbao: Imprenta y litografía de Ezequiel Rodríguez, 1900, pp. 51 y 96.

<sup>84</sup> *Gaceta de Madrid*, 28 de febrero de 1872, núm. 59, p. 630.



Tren minero de The Orconera Iron Ore (Bizkaia). El papel del ferrocarril fue esencial para el desarrollo de la minería y la industria en Vasconia. Fotografía de John Blyth. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

construcción se realizó con gran celeridad, lo que permitió inaugurar el servicio a partir del 3 de enero de 1873, el estallido de la Segunda Guerra Carlista, con especial actividad en la zona servida por el ferrocarril, supuso la paralización de la explotación. Posteriormente, problemas de diversa índole retrasaron su nueva puesta en marcha hasta la tardía fecha del 18 de enero de 1887<sup>85</sup>.

Al ferrocarril del Regato le siguió, en orden cronológico, la línea de 14 kilómetros que construyó The Orconera Iron Ore Co. Ltd., empresa constituida en Londres en 1872 con un capital de 200.000 Libras que se repartía, al 25%, entre las compañías siderúrgicas británicas Dowlais Iron Company y Consett Iron Company, la alemana Krupp y la sociedad vasca Ibarra Hermanos. Su objetivo era la explotación de las minas denominadas Orconera, Concha, Magdalena, Carmen, Previsión y César. Esta vía férrea fue concedida a Fernando Ibarra y José Zubiría el 22 de octubre de 1872 quienes, el 4 de mayo de 1875, transfirieron todos sus derechos a The Orconera Iron Ore<sup>86</sup>. Las obras, dirigidas por el

<sup>85</sup> ORMAECHEA, A., *Los ferrocarriles mineros, op. cit.*, p. 5.

<sup>86</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de abril de 1875, núm. 94, p. 30.

ingeniero Pablo Alzola también se vieron interrumpidas por la carlistada, por lo que la apertura definitiva se retrasó hasta el 11 de diciembre de 1877<sup>87</sup>.

El tercer ferrocarril de la zona fue impulsado por la Compañía Franco-Belga, sociedad constituida con un capital de tres millones de francos y participada por las siderúrgicas francesas Denain y Montairé, la belga Cockerill y, al igual que en Orconera, por Ibarra y Compañía. La concesión para su construcción fue otorgada el 22 de noviembre de 1876<sup>88</sup>, no sin antes haber tenido que vencer la férrea oposición de la Diputación, no en vano, sus 11 kilómetros de recorrido se desarrollaban prácticamente en paralelo a la traza del ferrocarril de Triano. La línea entró en servicio el 14 de julio de 1880<sup>89</sup>.

A diferencia de estos tres ferrocarriles de vía estrecha, con una separación entre carriles de un metro, que enlazaban la vertiente este del monte Triano con la ría, el cuarto gran ferrocarril minero del entorno, el de Sestao a Galdames, dotado de una peculiar galga de 1.150 milímetros, era el único que alcanzaba los criaderos de mineral de la zona de Galdames, situados en la ladera oeste del monte Triano y, también, el único que, en lugar de los fondeaderos de Lutxana, eligió la dársena de la Benedicta, en Sestao, como punto de embarque de sus minerales. Esta línea, de 21 kilómetros de longitud fue concedida el 26 de agosto de 1871 a Carlos Aguirre y a Simón Ochandategui, quienes actuaban en representación de la sociedad mercantil Urigüen, Vildósola, Coste y Cía<sup>90</sup>. Poco después transfirieron sus derechos a un potente grupo empresarial británico, capitaneado por John Brown y William Fowler, y en el que también participaba el vizcaíno Francisco de las Rivas, quienes ese mismo año habían constituido en Sheffield la sociedad *The Bilbao Iron Ore* con el doble objeto de explotar los cotos mineros de la zona de Galdames y establecer una industria siderúrgica en Sestao con la instalación de un grupo de altos hornos destinados a la primera transformación del mineral antes de su exportación<sup>91</sup>.

Una vez constituida la sociedad *The Bilbao Iron Ore*, sus promotores procedieron a la adquisición de diversas concesiones mineras y, en enero de 1872<sup>92</sup>, se emprendió la construcción del ferrocarril bajo la dirección del ingeniero británico Edward Woods<sup>93</sup>. En un principio, las obras se desarrollaron a buen ritmo,

<sup>87</sup> PÉREZ, E., *Minería, op. cit.*, p. 129.

<sup>88</sup> *Gaceta de Madrid*, 19 de febrero de 1877, núm. 50, pp. 466-467.

<sup>89</sup> ORMAECHEA, A., *Los ferrocarriles mineros, op. cit.*, p. 5.

<sup>90</sup> *Gaceta de Madrid*, 29 de agosto de 1871, núm. 241, pp. 641-642.

<sup>91</sup> PÉREZ, E., *Minería, op. cit.*, p. 133.

<sup>92</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de febrero de 1872, núm. 5, p. 76.

<sup>93</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 7 de abril de 1872, núm. 14, pp. 209-210.



por lo que se solicitó al gobierno la autorización para la libre importación de todos los materiales necesarios para la culminación del proyecto; carriles, locomotoras, vagones, etc., otorgada el 7 de marzo de 1873<sup>94</sup>. Sin embargo, pocos meses más tarde, el estallido de la Segunda Guerra Carlista ralentizó el desarrollo de los trabajos, en un primer momento como consecuencia de la actuación de diversas partidas carlistas en la zona y, más tarde, con la completa ocupación de la zona. Aunque en mayo de 1874 las tropas liberales rompieron el cerco de Bilbao, durante más de un año diversos grupos de guerrilleros continuaron hostigando a los promotores del ferrocarril, hasta que recuperada la normalidad, se pudo verificar la inauguración oficial el 8 de mayo de 1876<sup>95</sup>.

El progresivo agotamiento de las vetas de mineral más ricas en el entorno de la ría de Bilbao impulsó la búsqueda de nuevos yacimientos en otros territorios próximos. Entre los cotos mineros más importantes cabe destacar el situado en el confín de Bizkaia con Cantabria, donde la actividad de empresas como Setares o Dícido implicó la construcción de pequeños ferrocarriles, así como de espectaculares cargaderos sobre el mar. También se establecieron dos ferrocarriles de mayor envergadura, uno de ellos de servicio público, entre Castro y Traslaviña, en el que el transporte de mineral jugó un importante papel<sup>96</sup>, y otro exclusivamente minero, entre los yacimientos de Alen y el puerto de Castro Urdiales. Este último, con un ancho de vía de 750 milímetros y 19 kilómetros de longitud, fue concedido al industrial Luis Ocharan el 3 de julio de 1891 e inaugurado el 12 de mayo de 1895<sup>97</sup>.

La actividad minera de Bizkaia también impulsó la construcción del primer ferrocarril monorraíl de España, una pequeña línea que enlazaba las minas de Iurre con el apartadero de Eroso (Bedia), en la línea de los Ferrocarriles Vascongados de Bilbao a Donostia. Establecido según el sistema Lartigue e impulsado por pequeñas locomotoras de gasolina, la línea, inaugurada el 5 de septiembre de 1905, tenía una longitud de 3,6 kilómetros<sup>98</sup>.

En Gipuzkoa, el macizo de las Peñas de Aia centró algunas de las iniciativas mineras del territorio, con la construcción de diversos ferrocarriles en sus dos vertientes principales. Dos empresas, una de capital francés y otra de origen británico, explotaron los yacimientos de las laderas orientadas hacia Irún. La

<sup>94</sup> *Gaceta de Madrid*, 11 de marzo de 1873, núm. 70, p. 819.

<sup>95</sup> PÉREZ, E., *Minería, op. cit.*, p. 134.

<sup>96</sup> Sobre este ferrocarril ver OLAIZOLA ELORDI, J., El ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña, *Revista de Historia Ferroviaria*, 1 (2004), pp. 5-33.

<sup>97</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de julio de 1891, núm. 185, p. 33.

<sup>98</sup> *Revista de Obras Públicas*, 17 de agosto de 1905, núm. 1.560, p. 1.

primera inició su actividad en la zona de Miazuri a partir de 1864, mientras que en 1872 se fundó la *Spanish Hematite Iron Co. Ltd.*, en el área de Eskolamendi. Unos años más tarde, en 1878, otra compañía inglesa, vinculada a la anterior, la *Bidasoa Iron Ore Co. Ltd.*, logró la concesión de la mina San Fernando en Miazuri. Ambas entidades transfirieron la mayor parte de sus intereses en la zona, el 24 de febrero de 1883, a la *Bidasoa Railway & Mines, Co. Ltd.*<sup>99</sup>.

Ambas empresas construyeron diversos ferrocarriles para el transporte del mineral hasta la estación de la Compañía del Norte en Irún, siendo la obra más destacada el tren construido por la *Bidasoa Railway & Mines* hasta Endarlatza, de 10 kilómetros de longitud y dotado de un ancho de vía de tres pies, 914 milímetros, muy común en líneas de vía estrecha británicas, aunque en España únicamente se ha empleado en los ferrocarriles de la isla de Mallorca y en el de la Sierra Alhamilla de Almería. Inaugurado el 1 de julio de 1890, en 1916 su vía fue transformada al ancho métrico al integrarse en el ferrocarril de servicio público de Irún a Elizondo, el desaparecido ferrocarril del Bidasoa.

En la vertiente opuesta de las Peñas de Aia se encontraba el coto minero de Arditurri, donde la sociedad Chávarri Hermanos construyó un ferrocarril de vía estrecha desde el yacimiento hasta un cargadero Cantilever situado en el puerto de Pasaia. Fue otorgado en concesión el 16 de abril de 1902 y el 19 de mayo de 1902 ya estaba concluida la construcción del primer tramo entre las minas y el barrio de Alzibar. Poco después se concluyó la construcción del resto de la línea, que se encontraba en plena explotación en 1905<sup>100</sup>. Con un ancho de vía de 750 mm, era incompatible con la del vecino tren de Artikutza a la estación del ferrocarril del Norte en Rentería, ya que este último, inaugurado el 18 de octubre de 1905, tenía una separación aún más reducida entre sus carriles: tan solo 600 mm.<sup>101</sup>

A comienzos del siglo XX los yacimientos de mineral existentes en el entorno de Berastegi (Gipuzkoa) también despertaron el interés de un grupo de empresarios que, con este propósito, crearon la Sociedad Anónima Leizaran. Para extraer la producción minera decidieron construir un ferrocarril de vía métrica y 22 kilómetros de recorrido, desde las minas de Plazaola hasta la estación del Norte de Andoain, donde se trasbordaría el mineral a los vagones de vía ancha con destino al puerto de Pasaia. La concesión de esta vía, que a

---

<sup>99</sup> OLAIZOLA, J., A. PLAZA MARTÍN y P. PÉREZ AMUCHASTEGUI, *El ferrocarril del Bidasoa*, Gijón: Editorial Trea, 2004, pp. 23-48.

<sup>100</sup> Sobre este ferrocarril ver ITURRIOZ IBARLUCEA, J., *Arditurri, coto minero*, Oiartzun: Ayuntamiento de Oiartzun, 2002.

<sup>101</sup> Sobre este ferrocarril ver MENDIZABAL CRISTÓBAL, A. y S. MATELO MITXELENA, *Artikutzako trena*, Oiartzun: Ayuntamiento de Oiartzun, 2017.

partir de 1914 sería aprovechada como parte del ferrocarril de servicio público de Pamplona a Donostia, fue otorgada el 10 de septiembre de 1902<sup>102</sup>. Gipuzkoa aún contó con otro pequeño ferrocarril minero, en este caso también dotado de un ancho de vía de 750 milímetros, establecido entre los yacimientos de Mutiloa y la estación del ferrocarril del Norte en Ormaiztegi.

Todos estos ferrocarriles mineros surgieron con un único propósito: el transporte de la producción de las minas que atendían sus vías. En consecuencia, a medida que se agotaba el mineral o que su extracción dejaba de ser rentable, fueron progresivamente desmantelados. Aunque algunas de estas líneas evolucionaron hasta convertirse en ferrocarriles de servicio público, como es el caso del Bidasoa y del Plazaola, tampoco pudieron superar la difícil coyuntura que se abrió al ferrocarril a partir de los años cincuenta. De este modo, en la actualidad, el único de los ferrocarriles mineros todavía en servicio es, curiosamente, el más antiguo de ellos: el ferrocarril de Triano. Gracias a la concesión otorgada por el gobierno el 22 de julio de 1887 su vía se pudo prolongar, el 26 de julio de 1890<sup>103</sup>, desde Ortuella hasta Muskiz, así como establecer el servicio público de transporte de viajeros y mercancías en toda la línea<sup>104</sup>. Hoy en día, da soporte a la línea C-2 de las Cercanías de Renfe en Bizkaia.

### VIII. EL ¿MAL? EJEMPLO DE LOS LOCOS DEL DURANGUILLO

El fracaso económico del ferrocarril de Tudela a Bilbao y la ruina de sus promotores hizo que los empresarios y comerciantes vizcaínos se desentendieran de nuevas aventuras ferroviarias y centraran sus inversiones en los nuevos negocios industriales, comerciales y financieros que proliferaron en aquellos años gracias al vertiginoso desarrollo de las exportaciones del mineral de hierro, a la espera que, como sucedía en el resto de España, fuera el capital extranjero el que apostase por la construcción de nuevos ferrocarriles. Sin embargo, salvo en el caso de los trenes mineros, este no se interesó por nuevos proyectos, en buena medida por la exclusión del Plan General de Ferrocarriles del más atractivo; una línea paralela a la costa desde Asturias hasta la frontera, lo que implicaba que no contaría con las generosas subvenciones que otorgaba el gobierno central a esta clase de iniciativas. Estas habían supuesto, en el caso del Tudela-Bilbao, el 28% del presupuesto, pero en algunos casos se llegó a alcanzar prácticamente el 50%<sup>105</sup>.

<sup>102</sup> *Gaceta de Madrid*, 29 de septiembre de 1902, núm. 272, p. 1338.

<sup>103</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 27 de julio de 1890, núm. 3461, p. 2.

<sup>104</sup> *Gaceta de Madrid*, 29 de julio de 1887, núm. 210, p. 275.

<sup>105</sup> ORMAECHEA, A., *Ferrocarriles en Euskadi*, op. cit., p. 63.

Ciertamente, cuando la Comisión Especial encargada de la redacción definitiva del Plan General de Ferrocarriles acordado en 1864 descartó la ejecución del ferrocarril de la costa, tenía razones de peso para rechazarlo<sup>106</sup>. Por una parte, el proyecto presentaba grandes dificultades técnicas, ante un relieve especialmente difícil, marcado por profundos valles que cortarían perpendicularmente la traza, lo que obligaría a ejecutar constantes saltos entre sus divisorias y, por consiguiente, exigiría levantar importantes viaductos y perforar numerosos túneles, obras siempre muy costosas. Por otra, en la época en la que se redactó el citado Plan, la costa cantábrica todavía no había experimentado el despegue minero, industrial, económico y demográfico que viviría muy poco después, con la explotación industrial de los grandes yacimientos de mineral de hierro y el rápido desarrollo de la industria siderúrgica y de la economía de la región. Pero, además, el hipotético tren debería competir con el tráfico de cabotaje existente entre los diversos puertos del litoral, que los rectores del Plan General consideraron más que suficiente para atender el bajo potencial de transporte de viajeros y mercancías existente en la zona.

Apenas había transcurrido una década desde la redacción del Plan General de Ferrocarriles de 1867 para que el panorama experimentase un cambio radical. Evidentemente, las condiciones de la orografía seguían siendo las mismas, pero tras el final de la Segunda Guerra Carlista en 1876, la economía vizcaína experimentó un rápido desarrollo gracias a los beneficios obtenidos a partir de la explotación intensiva de los recursos mineros de la región, facilitada por la construcción de diversos ferrocarriles. A su vez, la acumulación de capitales favoreció la implantación de las primeras industrias siderúrgicas modernas, como los Altos Hornos de Bilbao de Barakaldo o La Vizcaya de Sestao, y, con ellas, el desarrollo de otras ramas de la industria y de los negocios, con su inmediata repercusión en el crecimiento demográfico de Bizkaia. En 1887 Bilbao prácticamente había triplicado la población de 1858 y ya contaba con 50.772 habitantes<sup>107</sup>.

Pese a la falta de apoyo estatal y el desinterés de los inversores extranjeros, el desarrollo económico, industrial y demográfico que experimentó Bizkaia tras la guerra demandaba nuevos medios de transporte. Fue en este contexto cuando un pequeño grupo de empresarios capitaneado por Juan Timoteo Ercilla decidió acometer la construcción de un tren a Durango. Ante la pésima expe-

---

<sup>106</sup> COMISIÓN ESPECIAL ENCARGADA DE PROPONER EL PLAN GENERAL DE FERROCARRILES. *Memoria presentada al Gobierno por la Comisión especial encargada de proponer el plan general de ferro-carriles. Texto*, Madrid: Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 1867, II, pp. 6-7.

<sup>107</sup> *Censo de la población de España de 1887*, p. 668.

riencia del ferrocarril de Tudela a Bilbao, pronto fueron tildados como *los locos del duranguillo*<sup>108</sup>.

En principio Timoteo Ercilla y sus socios únicamente pretendían construir una vía férrea desde Durango hasta Dos Caminos, en Basauri, cuya concesión fue otorgada por el Gobierno el 15 de diciembre de 1877<sup>109</sup>, para empalmar con las vías del tren de Tudela a Bilbao y llegar por ellas hasta la terminal de esta empresa en Bilbao-Abando<sup>110</sup>. Sin embargo, pocas semanas más tarde, el 28 de marzo de 1878, se produjo un hecho trascendental para el futuro del proyecto: los propietarios del ferrocarril de Tudela perdieron el control de su empresa, absorbida por la poderosa Compañía del Norte.

Dado que el nuevo ferrocarril de Durango se convertiría en tributario de la Compañía del Norte, sus impulsores temieron que esta empresa pudiera estrangular sus tráficos hasta arruinarlos y poder así adquirir sus instalaciones a bajo precio, tal y como ya acababa de hacer con el tren de Tudela a Bilbao o con otras líneas del entorno como la de Alar del Rey a Santander o la de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. La única garantía para la viabilidad de su proyecto era lograr que fuera completamente independiente respecto a la poderosa empresa de los hermanos Pereire. Esta premisa implicaba prolongar la vía desde Basauri hasta la capital de Bizkaia, lo que, a su vez, suponía incrementar la longitud prevista en el proyecto original en más de un 18 %, al pasar de 27.866 a 34.107 metros de recorrido. Todo ello acarrearía un notable aumento de los gastos de construcción, por lo que el concesionario, Francisco Igartua, tomó una decisión que sería trascendental para su empresa y para el futuro del ferrocarril en toda la cornisa cantábrica: modificar el ancho de vía previsto, el normal español de seis pies castellanos, a la vía estrecha de un metro de ancho. Con la nueva medida sería posible disminuir el coste de las explanaciones y obras de fábrica, con lo que, a pesar de la mayor longitud de la vía, el presupuesto inicialmente previsto experimentó una importante reducción. Solicitada la preceptiva autorización, esta fue otorgada mediante la Real Orden del 24 de mayo de 1879<sup>111</sup>, por lo que el tren de Durango se convirtió en la primera concesión de un ferrocarril de servicio público en vía métrica de todo el norte peninsular.

Obtenida la autorización para prolongar la línea hasta Bilbao y modificar su ancho de vía, Francisco Igartua redactó una nueva memoria con el fin de de-

<sup>108</sup> GUERRICABEITIA, J. A., *100 años de la Cía. de los Ferrocarriles Vascongados (1882-1982)*, Bilbao: Vizcaína, DL 1982, p. 18.

<sup>109</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de enero de 1878, número 4, pp. 27-28.

<sup>110</sup> ERCILLA CENARRUZABEITIA, J. T., *Memoria sobre el Ferro-carril Central de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta, librería y litografía de Juan E. Delmas, 1872, p. 6.

<sup>111</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1880, número 174, p. 725.

mostrar a los potenciales inversores la rentabilidad del negocio<sup>112</sup>. Gracias a la utilización de un ancho de vía inferior al inicialmente estipulado, disminuyeron los movimientos de tierras previstos, ya que el nuevo proyecto calculaba un total de 281.345 metros cúbicos en concepto de desmontes, cifra considerablemente inferior a los 400.000 estimados inicialmente. El presupuesto definitivo ascendía a 3.441.145,95 pesetas, con una reducción del 22,2 % respecto a lo planteado en 1877, ¡pese a incrementarse la longitud de la vía en un 18 %!<sup>113</sup>.

Francisco Igartua constituyó el 17 de mayo de 1880 la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, con un capital social de dos millones de pesetas<sup>114</sup>. De inmediato se emprendieron las obras, concluidas en menos de tres años. De este modo, el 30 de mayo de 1882 entraba en servicio el ferrocarril de vía métrica de Bilbao a Durango<sup>115</sup>.

## IX. ¿VÍA ANCHA O ESTRECHA?

Desde el primer día de explotación, el Ferrocarril Central de Vizcaya cosechó unos resultados económicos excelentes y su éxito reavivó el interés por los ferrocarriles en la cornisa cantábrica<sup>116</sup>. Así, mientras algunos inversores se propusieron prolongar su vía estrecha hasta Zumarraga, lo que suponía materializar el enlace ferroviario entre Bilbao y Donostia, un destacado grupo financiero, el Crédito General de Ferrocarriles, emprendió los estudios para la construcción de una línea de ancho normal entre Santander y Bilbao, así como su posible prolongación a la capital guipuzcoana e Irún.

El Crédito General de Ferrocarriles se fundó el 22 de noviembre de 1881 con un capital de cien millones de pesetas, aunque sólo cinco se hicieron efectivos en el momento de su constitución<sup>117</sup>. En sus primeros años de vida, esta empresa desplegó una gran actividad y solicitó autorizaciones para el estudio de numerosos ferrocarriles, así como sus correspondientes concesiones, pero de tan ambiciosos proyectos solamente llegó a materializar el tren de Alcantarilla a

---

<sup>112</sup> IGARTUA, F., *Memoria del trazado, construcción, movimiento, productos y cálculos del presupuesto del ferrocarril Central de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta librería y litografía de Juan E. Delmas, 1879.

<sup>113</sup> IGARTUA, F., *Memoria*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>114</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1880, núm. 174, pp. 724-726.

<sup>115</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 1 de junio de 1882, núm. 528, p. 1.

<sup>116</sup> Sobre el Central de Vizcaya y su evolución ver, OLAIZOLA, J. *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, Bilbao: Euskotren, 2007.

<sup>117</sup> GÓMEZ MARTÍNEZ, J. A., El ferrocarril de Alcantarilla a Lorca, *Revista de Historia Ferroviaria*, 1 (2004), pp. 94-110.



Tren de vía estrecha de Bilbao a Donostia a su paso sobre el río Urola en Zumaia. Vasconia contó con una de las redes ferroviarias de vía estrecha más densas de Europa. Archivo/Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Lorca (Murcia). De hecho, esta entidad nunca pudo superar la falta de capitalización que lastró su actividad desde sus orígenes y se disolvió el 19 de julio de 1891<sup>118</sup>.

Pese a la falta de recursos para ejecutar sus ambiciosos proyectos, el Crédito General de Ferrocarriles contrató a uno de los ingenieros más reputados del momento, el donostiarra Pablo Alzola, para la realización de los proyectos del ferrocarril de vía ancha de Santander a Bilbao e Irún. Sin embargo, resultaba evidente que la prevista prolongación de la vía estrecha entre Durango y Zumarraga, población en la que enlazaría con el ferrocarril del Norte con dirección a Donostia, autorizada por el gobierno el 20 de febrero de 1885<sup>119</sup>, suponía un grave obstáculo para la materialización de esta propuesta, ya que el movimiento de viajeros y mercancías previsto era claramente insuficiente para sostener a dos empresas en abierta competencia y en el mismo corredor.

La confrontación de intereses entre una y otra empresa estalló de inmediato y quedó reflejada en la larga serie de artículos publicados a partir de 1884 en la *Revista de Obras Públicas* y en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* por

<sup>118</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de abril de 1893, núm. 96, p. 65.

<sup>119</sup> *Gaceta de Madrid*, 26 de abril de 1885, núm. 116, pp. 247-249.

Adolfo Ibarreta, director de las obras de construcción del Central de Vizcaya y del ferrocarril de Durango a Zumarraga<sup>120</sup>, a los que replicó con contundencia Pablo Alzola<sup>121</sup>. El primero, evidentemente, exponía en sus trabajos las virtudes de la vía estrecha y el segundo de la vía ancha, pero, sobre todo, ambos defendían los intereses de las empresas para las que trabajaban.

Finalmente, triunfaron las tesis defendidas por Ibarreta, basadas en la búsqueda de la rentabilidad más inmediata de la inversión a realizar, a pesar de que ello supusiera limitar la capacidad de transporte de las líneas y las velocidades que en ellas se podrían desarrollar. Desde el punto de vista técnico la opción de Alzola era indudablemente superior, pero si resultó difícil garantizar la viabilidad económica en los de vía estrecha, es más que probable que los de vía ancha hubiesen fracasado de forma estrepitosa. En cualquier caso, es preciso tener en cuenta que la utilización de la vía métrica en la construcción del ferrocarril de la cornisa cantábrica supuso a las empresas concesionarias una economía de, aproximadamente, un 30 o un 40% respecto a lo que habría supuesto emplear la vía ancha. Por tanto, de haberse incluido estas en el Plan General de Ferrocarriles de 1864, los empresarios que las impulsaron podrían haberlas construido en vía ancha realizando por su parte idéntica inversión, ya que las subvenciones estatales habrían compensado la diferencia.

Lo cierto es que, pese a las virtudes técnicas de la vía ancha, el ejemplo del «duranguillo» fue determinante para que la red ferroviaria de la cornisa cantábrica se construyese en vía estrecha. Así se creó un conjunto de líneas que, en la actualidad, y a pesar de las numerosas vías que se han clausurado a lo largo de los años, enlazan la frontera del Bidasoa con Ferrol y Bilbao con León, formando un conjunto de 1.375 kilómetros de vía métrica sin parangón en toda Europa. En el caso de Vasconia, todos los ferrocarriles construidos al sur de los Pirineos a partir de 1886 se implantaron en vía métrica, con excepción del tren de Bilbao a Portugalete, inaugurado el 24 de septiembre de 1888,<sup>122</sup> que con sus escasos 12 kilómetros, contrasta abiertamente con los 485 kilómetros de vía estrecha construidos hasta 1927.

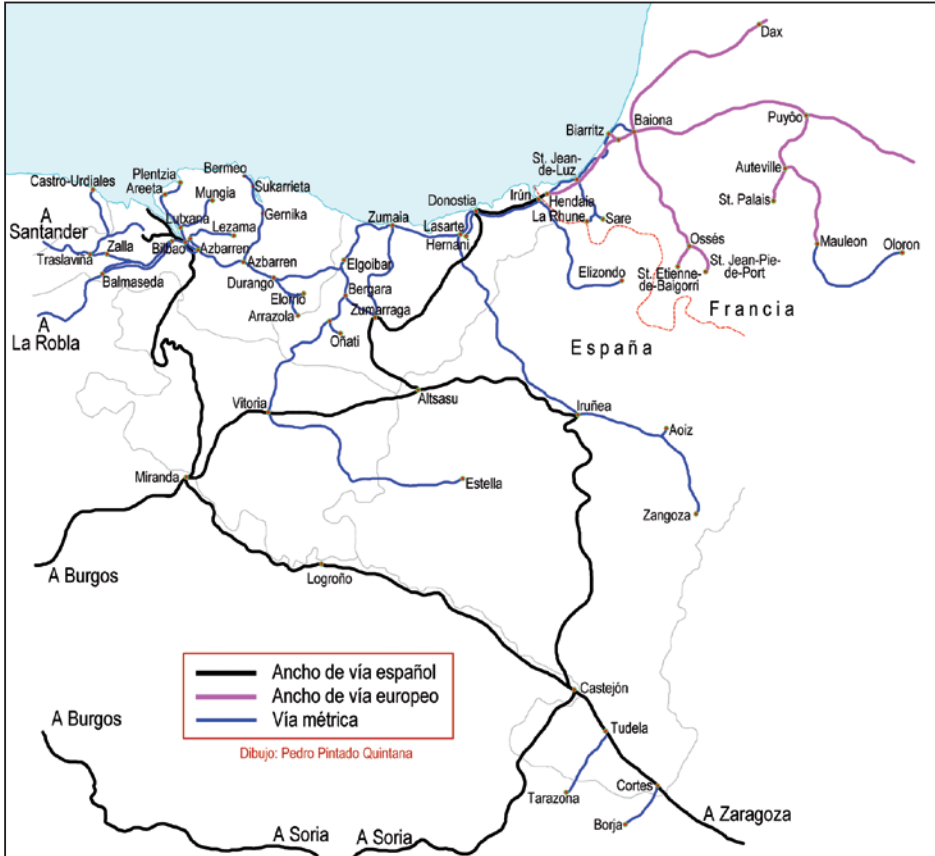
---

<sup>120</sup> IBARRETA, A. Los ferrocarriles cantábricos deben ser de vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 32 (1884), pp. 108-112, 123-128, 140-144, 151-157 y 166-171 y Los ferrocarriles de interés local: ventajas de la vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 36 (1887), pp. 25-30, 74-80 y 91-94.

<sup>121</sup> ALZOLA, P., Ferrocarriles de vía ancha y vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 32 (1884), pp. 183-188, 197-204, 213-219, 229-236, 249-256, 264-269, 277-284, 295-304, 309-316, 327-331, 337-345 y 352-362, 1885; 33 (1885), pp. 3-12, 17-24, 33-39, 49-54, 65-69, 81-86, 113-117, 145-151, 161-168, 209-217, 225-237, 241-249, 257-265, 273-277, 289-299 y 305-314 y *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*, Madrid: Establecimiento tipográfico de Gregorio Juste, 1885, apéndice, 1888, núm. 36, pp. 65-69, 85-88, 102-105, 145-148, 161-163, 273-277 y 289-295.

<sup>122</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 25 de septiembre de 1888, núm. 2934, p. 2.





Red ferroviaria de Vasconia en su máxima extensión. La eficiencia del sistema se vio siempre limitada por la existencia de tres anchos de vía incompatibles entre sí. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

Antes incluso de que se pusiera en servicio alguna nueva línea de vía métrica en la cornisa cantábrica, la Ribera navarra se adelantó con la inauguración, el 31 de diciembre de 1885, del ferrocarril de Tudela a Tarazona, seguido cuatro años más tarde por el de Cortes a Borja, abierto el 27 de mayo de 1889<sup>123</sup>. En Bizkaia, el ferrocarril de Durango a Zumarraga, continuación natural del Central de Vizcaya, con el que se podría establecer la comunicación entre Bilbao y Donostia previo trasbordo a los trenes de vía ancha de la Compañía del Norte en Zumarraga, abrió su primera sección entre Durango y Zaldibar el 21 de junio de 1886<sup>124</sup>.

<sup>123</sup> MARTINENA RUIZ, J. J., *Navarra y el tren*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1998, pp. 38-48.

<sup>124</sup> *El Noticiero Bilbaíno*, 26 de junio de 1886, p. 2.

Posteriormente, la línea sería prolongada en diversas etapas a Elgoibar y Bergara, hasta alcanzar Zumarraga el 14 de agosto de 1889<sup>125</sup>.

Mientras se desarrollaba la construcción de la línea a Zumarraga, Bizkaia vivió una verdadera eclosión de proyectos ferroviarios que contribuyeron a mejorar las comunicaciones de Bilbao con su entorno más inmediato. El 1 de julio de 1887 entró en servicio el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas<sup>126</sup> y, un año más tarde, el 13 de agosto de 1888, el de Amorebieta a Gernika<sup>127</sup>, seguido el 5 de diciembre de 1890 por el de Zorrotza a Balmaseda<sup>128</sup>, el 3 de septiembre de 1893 por el de Las Arenas a Plentzia<sup>129</sup>, el 9 de julio de 1894 por el de Lutxana a Mungia<sup>130</sup>, y el 30 de marzo de 1895 por el de Bilbao a Lezama<sup>131</sup>. Cabe señalar que, pese a la economía de medios con que fueron construidos gracias al uso de la vía estrecha, en realidad solo el de Zorrotza a Balmaseda fue realmente rentable para sus promotores.

Junto a estos pequeños ferrocarriles de interés local, en los últimos años del siglo XIX, también se construyeron en vía métrica importantes líneas de largo recorrido, como es el caso del ferrocarril de La Robla, inaugurado el 14 de septiembre de 1894<sup>132</sup>. Con sus 335 kilómetros de longitud, este tren permitió transportar la producción hullera de las minas palentinas y leonesas a los grandes centros de consumo de este combustible, sobre todo la nueva industria siderúrgica vizcaína.

Más singular fue la génesis del ferrocarril de Santander a Bilbao. Fueron tres empresas ferroviarias, una de vía ancha, que explotaba el ferrocarril de Santander a Solares, y dos de vía estrecha, la del Ferrocarril del Cadagua y la de Zalla a Solares, las que constituyeron en Bilbao, el 7 de Julio de 1894, la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao<sup>133</sup>. La unión de los esfuerzos de estas tres pequeñas empresas permitió, en 1896, la conexión de ambas capitales mediante un ferrocarril de vía estrecha trazado por el interior del territorio. Sin embargo, solo unos años antes parecía que este enlace iba a ser completamente distinto, de hecho, a comienzos de la última década del siglo XIX todo parecía

<sup>125</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 15 de agosto de 1889, núm. 3176, p. 3.

<sup>126</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 1 de julio de 1887, núm. 1994, p. 2.

<sup>127</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 14 de agosto de 1888, núm. 2951, p. 2.

<sup>128</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 4 de diciembre de 1890, núm. 3568, p. 2.

<sup>129</sup> *La Unión Vasco-Navarra*, 5 de septiembre de 1893, núm. 3935, p. 2.

<sup>130</sup> *El Nervión*, 10 de julio de 1894, núm. 1202, p. 2.

<sup>131</sup> *El Nervión*, 30 de marzo de 1895, núm. 1403, p. 2.

<sup>132</sup> *Revista Ilustrada de Vías Férreas*, 25 de septiembre de 1894, núm. 23, p. 166.

<sup>133</sup> Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao: *Memoria leída el 27 de mayo de 1895*, p. 7.

indicar que el enlace ferroviario entre las dos ciudades se establecería en vía ancha y por la costa. Desde el 3 de marzo de 1892 funcionaba en Cantabria un tren de ancho normal español que conectaba la capital con Solares<sup>134</sup> y, además, sus promotores obtuvieron ese mismo año la concesión administrativa para prolongar sus vías desde Orejo hasta Santoña y Colindres<sup>135</sup>.

Al igual que en la vertiente cántabra, los primeros ferrocarriles vizcaínos en el entorno se establecieron en vía ancha, primero el Triano, en 1865, seguido en 1888 por el Bilbao-Portugalete y, en 1890, por la prolongación del ferrocarril de la Diputación entre Ortuella y Muskiz. Por tanto, parecía inminente la materialización de la conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao en vía ancha y por la costa. El propio presidente de la Diputación, el ingeniero Pablo Alzola, afirmaba en aquellas fechas que:

«Vizcaya debe gran parte de su bienestar a la línea férrea de Triano; y si la reciente prolongación a San Julián de Musques y el planteamiento del servicio de viajeros ha mejorado su porvenir, es menester que no se omitan esfuerzos ni auxilios para salvar la laguna que la separa de la sección de Santander a Solares, evitando la postergación para cuando se extingan los minerales de la cuenca de Triano»<sup>136</sup>.

En esa misma época, el gobierno español adjudicó a una nueva empresa la concesión para construir un ferrocarril desde Muskiz a Castro y Traslaviña, que también contemplaba la posibilidad de que fuera implantado en vía ancha<sup>137</sup>. Por tanto, a principios de la última década del siglo XIX, únicamente faltaba por conceder los poco más de quince kilómetros que separan Castro de Colindres para poder completar, en vía ancha y por la costa, el enlace ferroviario de Santander con Bilbao.

El único ferrocarril de vía estrecha en este entorno, que a la postre resultaría vencedor en la batalla por el enlace entre las dos capitales, era el Ferrocarril del Cadagua, de Zorrotza a Balmaseda, otorgado el 8 de noviembre de 1888 a Ramón Bergé Guardamino<sup>138</sup>. Poco después este lo transfirió a la Compañía del ferrocarril del Cadagua, empresa cuyo principal accionista era uno de los protagonistas más destacados de la vida económica y política de Bizkaia en el último cuarto del siglo XIX: Víctor Chávarri. Esta línea, en principio de carácter estrictamente local, entró en servicio el 5 de diciembre de 1890.

<sup>134</sup> *La Época*, 4 de marzo de 1892, núm. 14.189, p. 2.

<sup>135</sup> *Gaceta de Madrid*, 17 de julio de 1887, núm. 199, p. 242.

<sup>136</sup> ALZOLA, P., *Monografía, op. cit.*, p. 138.

<sup>137</sup> *Gaceta de Madrid*, 7 de julio de 1894, núm. 188, pp. 103-104.

<sup>138</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de noviembre de 1888, núm. 329, p. 592.

El ferrocarril del Cadagua fue la primera empresa ferroviaria en la que participó Chávarri y los buenos resultados que ofreció su explotación animaron al empresario portugalujo a abordar nuevas iniciativas, entre las que se encontraba la construcción de un ferrocarril a Santander. Aunque a simple vista la opción más sencilla hubiera sido aprovechar las diversas concesiones de ferrocarriles de vía ancha que buscaban establecer esta conexión por la costa, había factores en contra, sobre todo, el hecho de que un tramo no desdeñable de este hipotético enlace, el ferrocarril del Triano, era propiedad de la Diputación. Como se ha señalado, esta línea era la más rentable de España gracias a su intenso tráfico de mineral de hierro y generaba abundantes recursos para la hacienda provincial, por lo que su privatización e incorporación a una única empresa concesionaria del corredor de Santander a Bilbao resultaba impensable en aquel momento. Probablemente por este motivo, el grupo empresarial liderado por Víctor Chávarri desechó la opción costera, ya que esta supondría una explotación atomizada entre tres o cuatro empresas diferentes, lo que dificultaría la gestión del servicio.

La opción de establecer el ferrocarril por el interior tampoco resultaba, en principio, un factor determinante respecto al ancho de vía, ya que se debería aprovechar las líneas preexistentes desde Santander a Solares y entre Zorrotza y Aranguren, el primero de vía ancha y diecisiete kilómetros de longitud y el segundo de vía estrecha y 19 kilómetros. Por tanto, independientemente del ancho de vía que se eligiera, se debería modificar la latitud de los carriles en uno u otro ferrocarril en una longitud bastante similar.

Finalmente, resultaron factores determinantes para la elección del ancho de vía, por una parte, la difícil orografía de la zona, sobre todo en la parte vizcaína con el duro paso de la divisoria entre los ríos Kadagua y Karrantza; por otra, la pobreza del entorno, sin poblaciones de envergadura ni industrias o minas que pudieran generar un potencial de tráfico que justificase el mayor gasto de establecimiento de la vía ancha. Por tanto, los promotores del nuevo tren optaron por la vía métrica y 14 de julio de 1893 obtuvieron la oportuna concesión para la construcción del ferrocarril de Zalla a Solares<sup>139</sup>.

Una vez otorgada la concesión, los promotores del ferrocarril iniciaron de inmediato las obras de construcción, bajo la dirección del ingeniero Valentín Gorbeña. Los trabajos se desarrollaron a buen ritmo por lo que tres años más tarde, el 6 de julio de 1896, los trenes pudieron cubrir por primera vez el trayecto comprendido entre las estaciones de Aranguren, en el término municipal de Zalla, y Orejo, en las proximidades de Solares<sup>140</sup>. Previamente, había sido preciso

<sup>139</sup> *Gaceta de Madrid*, 16 de julio de 1893, núm. 197, p. 175.

<sup>140</sup> *El Nervión*, 7 de julio de 1896, núm. 1925, p. 2.

estrechar la vía entre Santander y Solares, operación culminada la noche del 19 al 20 de junio de 1896<sup>141</sup>.

La conclusión de las obras del ferrocarril de Zalla a Solares supuso la culminación del enlace ferroviario entre Santander y Bilbao. Sin embargo, la circulación de viajeros y mercancías se veía entorpecida por la necesidad de realizar un molesto trasbordo en Zorrotza para llegar hasta el corazón de la capital vizcaína a bordo de los trenes de vía ancha del ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Por ello, la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao decidió construir su propia vía hasta la céntrica estación de Bilbao La Concordia, inaugurada el 21 de julio de 1898<sup>142</sup>.

En apenas veinte años, la red de ferrocarriles de vía métrica había formado una densa malla que permitía el enlace de Bilbao con Santander y, tras la construcción del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, inaugurado el 29 de diciembre de 1900<sup>143</sup>, también con la capital guipuzcoana. Asimismo, facilitaba la llegada del carbón que necesitaba su industria, gracias al ferrocarril de La Robla y enlazaba las principales comarcas del señorío con la capital. Una vez logrado este objetivo, la inversión ferroviaria en Bizkaia se limitó a la construcción de algunos ramales como el de Durango a las minas de Arrazola y Elorrio, abierto al público el 16 de Julio de 1905<sup>144</sup> y, sobre todo, el importante enlace de La Industrial a Azbarren y Matiko, concluido el 15 de abril de 1918<sup>145</sup>, que permitió la unión definitiva de todos los ferrocarriles de vía métrica del territorio.

Completado el mapa ferroviario de Bizkaia, los nuevos proyectos ferroviarios tuvieron como escenario a Gipuzkoa y Navarra, con la construcción de diversos ferrocarriles de vía estrecha como el de Donostia a Hernani, inaugurado el 2 de agosto de 1903<sup>146</sup>; el Irati, de Pamplona a Zangoza, que inició su andadura el 23 de abril de 1911<sup>147</sup> el popular Topo entre la capital guipuzcoana y Hendaia, abierto al tráfico el 13 de julio de 1913;<sup>148</sup> el Ferrocarril del Plazaola, que comunicaba Donostia con Pamplona, en servicio desde el 20 de enero de

---

<sup>141</sup> MACHIMBARRENA GOGORZA, V., Un caso de estrechamiento de vía de ferrocarril en España, *Revista de Obras Públicas*, 32-II (1923), pp. 50-51.

<sup>142</sup> *El Nervión*, 21 de julio de 1898, núm. 2681, p. 2.

<sup>143</sup> *El Nervión*, 29 de diciembre de 1900, núm. 3538, p. 1.

<sup>144</sup> Central de Vizcaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, núm. 5, p. 130.

<sup>145</sup> Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, *Memoria de 1918*, pp. 6-7.

<sup>146</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 3 de agosto de 1903, núm. 6498, p. 2.

<sup>147</sup> MARTINENA, J. J., *Navarra, op. cit.*, p. 49.

<sup>148</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 14 de julio de 1913, núm. 10093, p. 1.

1914<sup>149</sup>, y el Ferrocarril del Bidasoa, de Irún a Elizondo, inaugurado el 28 de Mayo de 1916<sup>150</sup>.

Además, en la segunda década del siglo XX el fenómeno de los ferrocarriles de vía métrica también se extendió a Iparralde de la mano de la empresa Voies Ferrées Départementales du Midi que entre 1919 y 1924 construyó una bonita línea costera desde Baiona a Hendaia con ramal desde Donibane Lohitzune hasta Sara, donde empalmaba con el tren de cremallera de Larun. Otras empresas de menor entidad construyeron algunos trenes de carácter rural, entre los que destaca el de Pau a Oloron y Maule<sup>151</sup>.

## X. CUATRO CASOS SINGULARES: LOS ÚLTIMOS FERROCARRILES DE VASCONIA

A diferencia de lo sucedido desde los inicios de la era ferroviaria, con la excepción del tren de Triano, los últimos ferrocarriles construidos en Vasconia, hasta la realización de las modernas infraestructuras como el metro de Bilbao o la Y ferroviaria actualmente en obras, no fueron impulsados por la iniciativa privada sino por la pública.

El primero de estos cuatro ferrocarriles de iniciativa pública fue el Vasco-Navarro. aunque sus inicios fueron similares a otros, con una concesión otorgada a Joaquín Herrán el 9 de junio de 1882 con el objeto de construir una vía que enlazara Estella con Vitoria y Durango<sup>152</sup>. Constituida al efecto una compañía con capital británico, *The Anglo Vasco Navarro Railway*<sup>153</sup>, el 25 de febrero de 1889 entraba en servicio un primer tramo entre la capital alavesa y Leintz Gatza<sup>154</sup>. Sin embargo, las dificultades financieras de la empresa paralizaron las obras cuando estaba a punto de concluirse el siguiente tramo hasta Eskoriatza y, poco después quebró la concesionaria, por lo que su explotación fue asumida provisionalmente por el Estado y el 28 de junio de 1901 se declaró la caducidad de la concesión<sup>155</sup>.

<sup>149</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 20 de enero de 1914, núm. 10282, p. 2.

<sup>150</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 29 de mayo de 1916, núm. 11102, p. 1.

<sup>151</sup> JANSOONE, D., *Les lignes ferroviaires de France, gares et trains du Pays Basque*, Grandvilliers: Editions Delattre, 2011, pp. 119-128.

<sup>152</sup> *Gaceta de Madrid*, 13 de junio de 1882, núm. 164, p. 769.

<sup>153</sup> *Gaceta de Madrid*, 25 de mayo de 1888, núm. 145, pp. 590-591.

<sup>154</sup> *La Iberia*, 25 de febrero de 1889, núm. 11528, p. 3.

<sup>155</sup> *Gaceta de Madrid*, 17 de julio de 1901, núm. 198, p. 263.

El Estado volvió a subastar la concesión, sin que esta resultara atractiva a ningún promotor<sup>156</sup>, por lo que durante 14 largos años la línea fue explotada directamente por la Primera División de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Para intentar desbloquear la situación, las tres diputaciones implicadas, Navarra, Araba y Gipuzkoa, decidieron solicitar conjuntamente la concesión, sin obtener una respuesta satisfactoria a su demanda<sup>157</sup>. Sin embargo, pocos meses más tarde la situación cambió radicalmente, ya que el Gobierno, de forma inesperada y sin convocar subasta de ningún tipo, autorizó a la División de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento a reemprender las obras por administración, con el propósito de hacer frente al problema de paro obrero provocado por el estallido de la Primera Guerra Mundial<sup>158</sup>. La primera sección acometida fue la del ramal de unión de su terminal en Gasteiz, situada en la actual calle de los Herrán, con la estación de la Compañía del Norte, obra que fue inaugurada 22 de septiembre de 1915<sup>159</sup>.

Finalizada la construcción del ramal, la continuación de las obras se veía condicionada por la falta de una financiación adecuada y la amenaza de la paralización volvió a planear sobre el Vasco-Navarro. Por su parte, la Unión Cerrajera de Mondragón, ante la acuciante necesidad de dar salida a su producción por vía férrea, solicitó, junto a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, la concesión de un ferrocarril entre Mekolalde (Bergara) y Arrasate<sup>160</sup>, lo que suscitó la rápida reacción de todos los interesados en la construcción del Vasco-Navarro, ya que la nueva propuesta comprometía gravemente la viabilidad de la línea. Para conjurar definitivamente el peligro, la Diputación de Araba sugirió a sus hermanas de Gipuzkoa y Navarra proponer al Gobierno Central la financiación de la construcción en base a anticipos reintegrables en cuatro años<sup>161</sup>.

La propuesta de las Diputaciones podía por fin desbloquear la situación del Vasco-Navarro, pero su aceptación por el Estado no fue fácil y posiblemente no se hubiera logrado sin el apoyo de Eduardo Dato, Presidente de Gobierno y Diputado por Gasteiz. Finalmente, la Ley del 12 de Julio de 1916 autorizó un primer anticipo por valor de 2.550.000 pesetas otorgado por las Diputaciones

---

<sup>156</sup> *Gaceta de Madrid*, 13 de diciembre de 1902, núm. 347, p. 931; 25 de abril 1903, núm. 115, p. 316, y 23 de julio de 1912, núm. 205, p. 175.

<sup>157</sup> *Gaceta de Madrid*, 16 de octubre de 1913, núm. 289, p. 104.

<sup>158</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de agosto de 1914, núm. 233, p. 443 y 25 de septiembre de 1914, núm. 268, p. 854.

<sup>159</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1 de octubre de 1915, núm. 3044, p. 438.

<sup>160</sup> Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Comité Ejecutivo*, núm. 1, p. 129.

<sup>161</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de noviembre de 1915, núm. 325, p. 442.

de Araba y Gipuzkoa para la financiación de las obras entre Leintz Gatzaga y Mekolalde, punto donde definitivamente se propuso el empalme con las líneas de los Ferrocarriles Vascongados<sup>162</sup>.

Solucionada la financiación de las obras, que, no obstante, requirieron un nuevo anticipo de 1.250.000 pesetas<sup>163</sup>, los trabajos de construcción adquirieron finalmente el ritmo adecuado y en tres años se concluyeron las obras del tramo entre Leintz y Mekolalde, inaugurado el 3 de septiembre de 1919. Ese día, en el animado banquete inaugural se anunció la habilitación de un nuevo crédito de 400.000 pesetas para la continuación de los trabajos en la sección de Gasteiz a Lizarra y, a propuesta de la Diputación de Gipuzkoa, se iniciaron los estudios para la construcción de un ramal entre la estación de San Prudentzio y Oñati<sup>164</sup>.

Otra Ley, aprobada el 5 de marzo de 1920, autorizó un crédito del Gobierno de quince millones de pesetas para la ejecución del tramo de Gasteiz a Lizarra que dejaba la puerta abierta a nuevos préstamos de las diputaciones de Navarra y Araba, que se materializaron en sendos Reales Decretos promulgados el 20 de enero de 1922 y el 6 de septiembre de 1925. Por su parte, la Diputación de Gipuzkoa, otorgó un anticipo de 1.460.000 pesetas para la construcción del ramal de Oñate<sup>165</sup>. Para gestionar su construcción, el Ministerio de Fomento delegó todas sus atribuciones en una Junta de Obras constituida el 29 de abril de 1920 y dirigida por el ingeniero Alejandro Mendizábal Peña.

El ramal de San Prudentzio a Oñati inició su andadura el 30 de septiembre de 1923<sup>166</sup>, mientras que la sección de Gasteiz a Lizarra fue inaugurada por Primo de Rivera el 23 de septiembre de 1927<sup>167</sup>. Dos años más tarde, el 21 de septiembre de 1929, se inició la explotación con tracción eléctrica en este trayecto y, poco después, gracias a un nuevo anticipo de las Diputaciones de Araba y Gipuzkoa<sup>168</sup>, se acometió la electrificación entre Gasteiz y Mekolalde, así como del ramal de Oñati<sup>169</sup>, abierta en plena Guerra Civil, el 20 de febrero de 1938<sup>170</sup>.

---

<sup>162</sup> *Gaceta de Madrid*, 4 de agosto de 1916, núm. 217, pp. 249-250.

<sup>163</sup> *Gaceta de Madrid*, 27 de julio de 1918, núm. 208, p. 270.

<sup>164</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 4 de septiembre de 1919, núm. 12127, p. 1.

<sup>165</sup> *Gaceta de Madrid*, 21 de enero de 1920, núm. 21, pp. 324-325, 6 de marzo de 1920, núm. 66, pp. 858-859 y 28 de septiembre de 1925, núm. 251, pp. 1441-1442.

<sup>166</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 20 de octubre de 1927, núm. 3384, p. 351.

<sup>167</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1 de octubre de 1927, núm. 3526, pp. 326-327.

<sup>168</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1 de octubre de 1927, núm. 3598, p. 328.

<sup>169</sup> *Gaceta de Madrid*, 2 de junio de 1932, núm. 154, p. 1635.

<sup>170</sup> *La Voz de España*, 22 de febrero de 1938, núm. 440, p. 10.



Con la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro, los principales valles de Gipuzkoa, salvo el del Urola, contaban con servicio ferroviario. De hecho, aunque los primeros intentos para construir una vía férrea en este estrecho valle se remontan al año 1888, el capital nunca se mostró interesado en un ferrocarril que no ofrecía grandes expectativas económicas<sup>171</sup>. Finalmente fue la Diputación Provincial de Gipuzkoa la que decidió construir el ferrocarril de Zumarraga a Zumaia por su cuenta, a fin de completar el mapa ferroviario del territorio. Sin embargo, nunca intentó emprender el proyecto por su cuenta, como había pretendido su hermana de Bizkaia con el tren de Triano, reclamando posibles derechos históricos en materia de caminos, sino que solicitó la preceptiva concesión a la administración central, que le fue otorgada el por el Gobierno el 5 de octubre de 1920<sup>172</sup>.

La Diputación de Gipuzkoa acometió directamente las obras, a través de un Consejo de Administración que supervisó todo el proceso de contratación y seguimiento de los trabajos. Finalmente, la nueva vía, electrificada desde sus inicios, se inauguró el 22 de febrero de 1926<sup>173</sup>. Con su apertura, y salvo el remate de las obras del Vasco-Navarro, la construcción de la red ferroviaria de Vasconia quedó prácticamente concluida. En ese momento, sus vías férreas sumaban 1.327 kilómetros de extensión. En Iparralde, los Chemins de Fer du Midi explotaban 172 kilómetros en ancho internacional, mientras que las líneas de vía estrecha abarcaban otros 70 kilómetros. Por su parte, en Hegoalde funcionaban 485 kilómetros de vía ancha, todos ellos gestionados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, salvo su filial de Bilbao a Portugalete y el Triano de la Diputación de Bizkaia, así como otros 600 kilómetros de ancho métrico, explotados por un total de 14 empresas concesionarias, todas ellas privadas con la excepción del ferrocarril de Zumarraga a Zumaia, propiedad de la Diputación de Gipuzkoa, y el Vasco-Navarro, de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

El origen del tercero de los ferrocarriles de iniciativa pública construidos en Vasconia está estrechamente vinculado a uno de los proyectos más antiguos del territorio: la unión de Madrid y París a través de Pamplona y los Alduides. Como ya se ha señalado, pese al fracaso de esta vía respecto a la del Norte por Irún, Navarra reivindicó durante décadas su propia conexión con Europa, alternativa que llegó a ser incluida en el Plan de Ferrocarriles de Urgente Cons-

---

<sup>171</sup> ARTECHE ELEJALDE, I., L. ODRIOZOLA OYARBIDE y J. OLAIZOLA ELORDI, *El ferrocarril del Urola, 1926-1986*, Azpeitia: Ayuntamiento de Azpeitia, 2001, pp. 108-127.

<sup>172</sup> *Gaceta de Madrid*, 15 de octubre de 1920, núm. 89, p. 232.

<sup>173</sup> *La Voz de Guipúzcoa*, 23 de febrero de 1926, núm. 16176, pp. 1-2.

trucción elaborado en la dictadura de Primo de Rivera y aprobado por Decreto-Ley de 5 de marzo de 1926<sup>174</sup>. Aunque finalmente nada se hizo entre Pamplona y Baiona, dicho Plan impulsó la construcción de otro tramo fundamental para acortar el camino entre las capitales de España y Francia por esta ruta: el ferrocarril de Soria a Castejón de Ebro.

Las primeras propuestas sobre esta vía férrea se remontan al año 1883, cuando una Ley autorizó que el Gobierno subastara la construcción de un ferrocarril que desde Baidés, o el punto más conveniente para establecer el enlace con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza, llegara a Castejón de Ebro tras pasar por Soria<sup>175</sup>. Sin embargo, debido a las grandes dificultades orográficas que ofrecía la travesía de la divisoria entre el Duero y el Ebro, que suponía descender en 60 kilómetros desde 1.128 a los 274 metros de altitud de Castejón, finalmente solamente se construyó la sección comprendida entre Torralba y Soria, inaugurada el 1 de junio de 1892<sup>176</sup>. Posteriormente, el proyecto se reactivó en 1894<sup>177</sup>, al mismo tiempo que otra iniciativa puso en marcha una línea de vía estrecha con el fin de transportar la producción de las minas de hierro de Ólvega a Castejón, con un recorrido sensiblemente paralelo al del ferrocarril a Soria<sup>178</sup>. Sin embargo, la existencia de este pequeño tren fue efímera y, de hecho, en 1912 se declaró la caducidad de su concesión<sup>179</sup>.

En 1911, un Real Decreto intentó incentivar la construcción del ferrocarril de Soria a Castejón, al que el Gobierno otorgó una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro<sup>180</sup>. Sin embargo, las grandes dificultades técnicas que ofrecía la abrupta orografía de la zona, poco poblada y productiva, así como el hecho de que el nuevo ferrocarril se convertiría de inmediato en tributario de las compañías del Norte y de MZA, precisamente las mismas a las que debería arrebatar el tráfico directo entre Pamplona y Madrid, hizo que ninguna empresa mostrara interés por hacerse con la concesión, aunque en 1913 se llegó a convocar el concurso para la redacción de proyectos<sup>181</sup>.

Finalmente, el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción de la Dictadura incluyó el de Soria a Castejón, al igual que su continuación

---

<sup>174</sup> *El problema de los ferrocarriles en construcción*, Madrid, Oficina de Estudios de los ferrocarriles del Norte de España y de M.Z.A, 1936, pp. 16 y 61.

<sup>175</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de agosto de 1883, núm. 234, p. 491.

<sup>176</sup> *La Correspondencia de España*, 2 de septiembre de 1892, núm. 12475, p. 2.

<sup>177</sup> *Gaceta de Madrid*, 1 de agosto de 1894, núm. 213, p. 404.

<sup>178</sup> *Gaceta de Madrid*, 25 de enero de 1900, núm. 25 p. 267.

<sup>179</sup> *Gaceta de Madrid*, 3 de septiembre de 1912, núm. 247 p. 524.

<sup>180</sup> *Gaceta de Madrid*, 28 de mayo de 1911, núm. 148, p. 564.

<sup>181</sup> *Gaceta de Madrid*, 30 de enero de 1913, núm. 30, p. 256.

natural entre Pamplona y el paso internacional de los Alduides. El 29 de mayo de 1926 se licitaron las primeras obras por valor de 32.282.656,75 pesetas, que fueron adjudicadas el 14 de septiembre del mismo año a la sociedad Vías y Riegos<sup>182</sup>. Iniciadas oficialmente el 6 de mayo de 1927, estas se desarrollaron a buen ritmo, por lo que el Estado pudo proceder a su recepción provisional el 14 de septiembre de 1935, para, a continuación, anunciar un concurso para adjudicar a una empresa explotadora la gestión del servicio<sup>183</sup>. Sin embargo, la Guerra Civil estalló cuando todavía se encontraba en tramitación el oportuno expediente, por lo que, aunque es posible que la línea fuera utilizada de modo provisional durante el conflicto, su inauguración definitiva no se produjo hasta el 30 de septiembre de 1941, tras su integración en la recién creada Renfe. Desde entonces, sus vías vivieron el paso de la mayor parte de los servicios de viajeros entre Madrid y Pamplona, aunque su difícil trazado y el hecho de que nunca llegaran a ser electrificadas, hizo que con el tiempo estos fueran nuevamente desplazados hacia la vía tradicional, pese al gran rodeo que debe darse por Zaragoza. Así, el ferrocarril de Soria a Castejón fue perdiendo sus tráficos hasta que estos fueron definitivamente suspendidos el 1 de diciembre de 1996<sup>184</sup>.

El último ferrocarril de iniciativa pública abierto en Vasconia antes de que en la última década del siglo XX se reemprendiera la construcción de nuevas vías férreas como el metro de Bilbao o la Y ferroviaria, fue la prolongación del ferrocarril de Amorebieta a Gernika, que el 15 de marzo de 1893 ya se había ampliado a Sukarrieta<sup>185</sup>, desde esta localidad costera hasta Bermeo. Este proyecto había conocido diversas tentativas, pero la aprobación definitiva no tuvo lugar hasta el 9 de febrero de 1942, época en la que la línea ya era gestionada directamente por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado tras la renuncia del concesionario original en 1932<sup>186</sup>. Finalmente, el 24 de agosto de 1944 se iniciaron las obras<sup>187</sup>.

Pese al boato que revistió al acto inaugural de las obras, lo cierto es que estas pronto debieron afrontar serios problemas ante la falta de recursos para su financiación. Celebrado el concurso para la realización de los trabajos por destajo, este quedó desierto ya que los precios del proyecto, elaborado en 1939, no respondían a los que la realidad marcaba en el momento de la subasta debido

<sup>182</sup> *Gaceta de Madrid*, 6 de octubre de 1926, núm. 279, p. 130.

<sup>183</sup> *Gaceta de Madrid*, 24 de septiembre de 1935, núm. 267, pp. 2.336-2.339.

<sup>184</sup> *Carril*, abril de 1997, núm. 48, p. 58.

<sup>185</sup> *El Nervión*, 14 de marzo de 1893, núm. 727, p. 1.

<sup>186</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memoria de Julio de 1941 a diciembre de 1942*, p. 108.

<sup>187</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memoria de 1944*, p. 88.



Obras de construcción del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo. Una pareja de la Guardia Civil vigila a los presos utilizados como mano de obra esclava por la empresa Banús Hermanos. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

a la grave inflación que experimentó la economía del país en la posguerra. Por ello fue preciso redactar diversos reformados, con los que las obras del ferrocarril quedaron divididas en tres trozos. El proyecto reformado del primero fue aprobado el 15 de octubre de 1944 con un presupuesto de 2.461.577,22 pesetas y adjudicado al contratista Antonio Cutillas Carrión con una baja del 7,6%<sup>188</sup>.

Durante los años 1945 y 1946 las obras se desarrollaron exclusivamente en el trozo primero y a bajo ritmo, justificado en *la Memoria* de dicho año en la escasez de mano de obra<sup>189</sup>. A partir de 1947, cuando la construcción del trozo primero se encontraba muy adelantada, pero sin que se hubieran iniciado los trabajos en las restantes secciones, las obras quedaron paralizadas. Un año más tarde, un nuevo contratista, la empresa Banús Hermanos, S.A., emprendió la construcción del trozo segundo, aunque el ritmo seguía siendo lento debido

---

<sup>188</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memoria de 1945*, p. 8.

<sup>189</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memoria de 1946*, p. 9.

a la crónica falta de mano de obra, así como a las insuficientes consignaciones presupuestarias de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado. De hecho, y aunque la memoria de 1952 señalaba que las obras correspondientes a la infraestructura del trozo segundo «se realizan al ritmo previsto y pueden considerarse terminadas, dado el pequeño volumen de las que restan para su culminación»<sup>190</sup>, lo cierto es que no se disponía de los medios económicos necesarios. Para solucionar este grave problema, el Gobierno promulgó el 20 de diciembre de 1952 una Ley en la que se declaraba de urgente construcción las obras de prolongación hasta Bermeo<sup>191</sup>.

El 30 de abril de 1953 el Boletín Oficial del Estado publicó el concurso para la ejecución de las obras de infraestructura del trozo tercero; superestructura, edificios, muelles y andenes de las estaciones de la prolongación hasta Bermeo, que fueron adjudicadas a la empresa constructora Banús Hermanos, S.A.<sup>192</sup>. Una vez superado el problema financiero, era preciso solucionar de forma definitiva el de la mano de obra, con el que se abrió la página más negra de la historia ferroviaria de Vasconia: la utilización del trabajo forzado.

Desde el comienzo de la Guerra Civil, los dos bandos habían empleado la mano de obra de sus presos y prisioneros en todo tipo de obras civiles y militares. El régimen de Franco institucionalizó este sistema represivo a partir del 7 de octubre de 1938, con la constitución del Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo<sup>193</sup>. Banús Hermanos, como otras muchas empresas del sector, recurrió a esta fuente de mano de obra en numerosos proyectos, incluida la prolongación del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo, por lo que de inmediato solicitó al citado Patronato el establecimiento de un destacamento penal en Bermeo, que inició su actividad el 21 de enero de 1953<sup>194</sup>.

Inicialmente el destacamento contaba con un total de veinte penados, pero pronto se incrementó su número, hasta 43 en diciembre de 1953, aunque ese mismo año ya hay constancia de dos evasiones<sup>195</sup>. Un año más tarde, la media de penados fue de 66 personas que construyeron los últimos 500 metros de la traza, después de haber perforado tres túneles que sumaban 310 metros. Dicho ejercicio también se registró una fuga<sup>196</sup>.

<sup>190</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, *Memoria 1952*, p. 10.

<sup>191</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 22 de diciembre de 1952, núm. 357, p. 6281.

<sup>192</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 30 de abril de 1953, núm. 22, p. 2425.

<sup>193</sup> *Boletín Oficial del Estado*, 11 de octubre de 1938, núm. 103, pp. 1742-1744.

<sup>194</sup> Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo: *Memoria de 1953*, p. 63.

<sup>195</sup> Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, *Memoria de 1953*, pp. 64-65 y 105.

<sup>196</sup> Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, *Memoria de 1954*, pp. 59 y 127.

En 1955, los sesenta penados que de media trabajaron en el destacamento de Bermeo contribuyeron al montaje de la vía entre Pedernales y Bermeo, «así como al desmonte de 30.000 metros cúbicos de tierra para la construcción de almacenes y estaciones de ferrocarril y obras accesorias en toda la línea»<sup>197</sup>. Inaugurado el tren el 16 de agosto de 1955<sup>198</sup>, Banús todavía siguió explotando a los presos en diversas obras de consolidación, así como en la ampliación del puerto de Bermeo, hasta el 30 de mayo de 1958, fecha en que se disolvió el Destacamento Penal de Bermeo. En todo caso, treinta presos que todavía permanecían en este centro fueron trasladados a un destacamento de nueva creación en La Unión (Murcia) y al existente en Mirasierra (Madrid)<sup>199</sup>.

## XI. BIBLIOGRAFÍA

ALZOLA MINONDO, Pablo, Ferrocarriles de vía ancha y vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 32 (1884), pp. 183-188, 197-204, 213-219, 229-236, 249-256, 264-269, 277-284, 295-304, 309-316, 327-331, 337-345 y 352-3623, 1885; 33 (1885), pp. 3-12, 17-24, 33-39, 49-54, 65-69, 81-86, 113-117, 145-151, 161-168, 209-217, 225-237, 241-249, 257-265, 273-277, 289-299 y 305-314.

- *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*, Madrid: Establecimiento tipográfico de Gregorio Juste, 1885.

ALZOLA MINONDO, Pablo, *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta Provincial, 1898.

ARANBURU, Pello Joxe y Luis María INTZA, *La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Gráficas Michelena, 2006-2008, 2 vols.

ARTECHE ELEJALDE, Ignacio, Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE y Juanjo OLAIZOLA ELORDI, *El ferrocarril del Urola, 1926-1986*, Azpeitia: Ayuntamiento de Azpeitia, 2001.

BAILEY, Michael et al., *The Engineering and History of Rocket: A Survey Report*, York: National Railway Museum, 2001.

BÉQUER, Gustavo Adolfo, Caso de Ablativo, *El Contemporáneo*, Madrid, 21 de agosto de 1864.

<sup>197</sup> Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, *Memoria de 1955*, p. 53.

<sup>198</sup> *La Gaceta del Norte*, 16 de agosto de 1955, núm. 17734, pp. 1 y 7.

<sup>199</sup> Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, *Memoria de 1958*, p. 65.

COMISIÓN ESPECIAL ENCARGADA DE PROPONER EL PLAN GENERAL DE FERROCARRILES. *Memoria presentada al Gobierno por la Comisión especial encargada de proponer el plan general de ferro-carriles. Texto*, Madrid: Imprenta y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 1867.

DUO, Gonzalo, Una saga familiar de banqueros vascos en Burdeos y París, durante el siglo XIX. Los Aguirrebengoa, Uribarren y Abaroa y su allegado Aguirre-Solarte en Londres, *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 42 (1997), pp. 103-116.

*El problema de los ferrocarriles en construcción*, Madrid, Oficina de Estudios de los ferrocarriles del Norte de España y de M.Z.A, 1936.

ERCILLA CENARRUZABEITIA, Juan Timoteo, *Memoria sobre el Ferrocarril Central de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta, librería y litografía de Juan E. Delmas, 1872.

ESARTE MUNIAIN, Pedro, *El ferrocarril europeo de Navarra*, Pamplona: Imprenta Popular, S.L., 1982.

FERNÁNDEZ SANZ, Fernando y Gustav REDER, *Locomotoras del Norte*, Madrid: Noesis, 2000.

GUERRICABEITIA, José Antonio, *100 años de la Cía. de los Ferrocarriles Vascongados (1882-1982)*, Bilbao: Vizcaína, DL 1982.

GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio, El ferrocarril de Alcantarilla a Lorca, *Revista de Historia Ferroviaria*, 1 (2004), pp. 93-133.

GONZÁLEZ AZAOLA, Gregorio, *Caminos de Hierro, Tratado práctico del ingeniero inglés Mr. Tredgold*, Madrid: Oficina de Federico Moreno, 1831.

GOROSABEL, Pablo, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, I, Tolosa: E. López, 1899-1900.

GUERRICABEITIA, José Antonio, *100 años de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, 1882-1982*, Bilbao: Ferrocarriles Vascongados, 1982.

HARTER, Jim, *World Railways in the nineteenth century*, Baltimore: The John Hopkins University Press, 2005.

IBARRETA, Adolfo, Los ferrocarriles cantábricos deben ser de vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 32 (1884), pp. 108-112, 123-128, 140-144, 151-157 y 166-171.

- Los ferrocarriles de interés local: ventajas de la vía estrecha, *Revista de Obras Públicas*, 36 (1887), pp. 25-30, 74-80 y 91-94.

IGARTUA, Francisco Nicasio, *Memoria del trazado, construcción, movimiento, productos y cálculos del presupuesto del ferrocarril Central de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta librería y litografía de Juan E. Delmas, 1879.

- ITURRIOZ IBARLUCEA, Jesús, *Arditurri, coto minero*, Oiartzun: Ayuntamiento de Oiartzun, 2002.
- JANSSOONE, Didier, *Les lignes ferroviaires de France, gares et trains du Pays Basque*, Grandvilliers: Editions Delattre, 2011.
- Las minas de hierro de la provincia de Vizcaya, progresos realizados en esta región desde 1870 hasta 1899*, Bilbao: Imprenta y litografía de Ezequiel Rodríguez, 1900.
- MACHIMBARRENA GOGORZA, Vicente, Un caso de estrechamiento de vía de ferrocarril en España, *Revista de Obras Públicas*, 32-II (1923), pp. 50-51.
- MARQUINA, Javier, *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)*, Madrid: Espasa y Calpe, 1940.
- MARTINENA RUIZ, Juan José, *Navarra y el tren*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1998.
- MENDIZABAL CRISTÓBAL, Anton y Suberri MATELO MITXELENA, *Artikutzako trena*, Oiartzun: Ayuntamiento de Oiartzun, 2017.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, El ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña, *Revista de Historia Ferroviaria*, 1 (2004), pp. 5-33.
- *El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, Bilbao: Euskotren, 2007.
- OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, Antonio PLAZA MARTÍN y Pedro PÉREZ AMUCHASTEGUI, *El ferrocarril del Bidasoa*, Gijón: Editorial Trea, 2004.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, Ángel M<sup>a</sup>., *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao: EuskoTren, 1988.
- Los ferrocarriles mineros en el País Vasco. En *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012. Accesible en <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Vitoria2012/pdf/1013.pdf>
- PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko, *Minería del hierro en los montes de Galdames y Triano*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003.
- VERGEZ-LARROUY, Jean-Pierre, *Les Chemins de Fer du Midi*, Paris-Chanac: La Vie du Rail-La Régordane, 1995.
- *Les Chemins de Fer Paris-Orléans*, Paris-Chanac: La Vie du Rail-La Régordane, 1997.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles* (segunda edición), Madrid: Editorial Nacional, 1974.



# **COMPETENCIAS FORALES EN MATERIA DE VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE EN NAVARRA: ETAPA DE LOS CONVENIOS ECONÓMICOS Y DE LA LEY PACCIONADA; AMEJORAMIENTO**

Lurreko komunikabideen arloko foru-eskumenak Nafarroan: hitzarmen ekonomikoen eta Foruak Eraldatzeko Legearen garaia; Hobetzea

Regional competences with regard to land communication routes in Navarre: stage of economic agreements and the Ley Paccionada («Compromise Act»); Improvement

Juan-Cruz ALLI ARANGUREN

Nafarroako Unibertsitate / Universidad Pública de Navarra

Fecha de recepción / Jasotze-data: 7 de febrero de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 25 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 13 de octubre de 2021

Las competencias de Navarra en vías de comunicación terrestre tienen su origen en las instituciones del Reino de Navarra, reconocidas por la Ley de 1841 y por la Ley Orgánica 13/1982, como derecho histórico. Se expone su historia normativa y ejecutiva, que configuró una red viaria sobre cuyos ejes se ha actuado posteriormente, renovándolos y adecuándolos a las nuevas necesidades económicas, sociales y técnicas, así como la organización y los medios humanos, jurídicos y de planificación con que se ejercen.

Palabras clave: Comunicaciones terrestres, Competencia, Derecho histórico, Régimen normativo, Medios.



Nafarroak lurra komunikatzeko bideetan dituen eskumenak Nafarroako Erresumako erakundeetan dute jatorria, 1841eko legeek eta 13/1982 Lege Organikoak eskubide historiko gisa aitortuta. Bere historia normatiboa eta betearazlea agerian geratzen da, errepide sarea konfiguratu baitzuen eta horien ardatzak ezarritzen, beharizan ekonomiko, sozial eta tekniko berrietara berrituz eta egokituz, baita antolakuntzarekin eta giza baliabideekin, legezkoekin eta plangintzarekin ere.

Hitz gakoak: Lurreko komunikazioak, Eskumenak, Zuzenbide historikoa, Araubide erregulatzailerak, Bitartekoak.



The powers of Navarre in land communication routes have their origin in the institutions of the Kingdom of Navarre, recognized by the laws of 1841 and by the Organic Law 13/1982, as a historical right. Its legislative and executive history is presented in this article, in which a road network has subsequently been acted on, renewing and adapting it to the economic, social and technical needs, as well as organizational needs and the human, legal and planning resources applied.

Keywords: Land communications, Historical power, Historical law, Legislative regime, Resources.

## SUMARIO

I. LA COMPETENCIA EJERCIDA Y RECONOCIDA EN EL SIGLO XVIII. II. LA LEY DE 1841 Y LAS COMPETENCIAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL. 1.1. Los caminos y su organización. 1.2. Planificación, ejecución y policía. 1.3. Conservación. 1.3.1. Normativa. 1.3.2. El cuerpo de «camioneros». 1.4. La policía de carreteras. 1.5. Autopistas y autovías. 1.6. Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de carreteras. 1.7. Ferrocarriles. II. LA LEY ORGÁNICA 13/1982, DE 10 DE AGOSTO, LORAFNA. 2.1. Marco legal foral. 2.2. Planificación. Los Planes Directores. 2.2.1. El «Avance del Plan de Carreteras». 2.2.2. El «I Plan Director de Carreteras de Navarra» (1998-2005). 2.2.3. El «II Plan Director de Carreteras» (2002-2009). 2.2.4. El «III Plan Director de Carreteras» (2010-2018). 2.3. El Proyecto de Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra (2018-2030). III. CONCLUSIONES. IV. BIBLIOGRAFÍA. V. ANEXOS. 5.1. Clasificación de la Red (sin Red Local). 5.2. Clasificación de la Red Local.

En la tradición histórica de Navarra se denominaron «camino [carreros]» a las vías de comunicación que desde la capital enlazaban con los territorios vecinos y las localidades propias. Se mantuvo en el régimen y organización provincial hasta que la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, reconoció a la Comunidad Foral la competencia exclusiva de carácter histórico de «los ferrocarriles, carreteras y caminos» (art. 49.1.f y 3). La actual competencia encuadra todo lo relativo a las vías de comunicación terrestre que discurren por Navarra, exponiéndose su evolución normativa y su ejecución desde el Antiguo Régimen<sup>1</sup>.

### I. LA COMPETENCIA EJERCIDA Y RECONOCIDA EN EL SIGLO XVIII

Las competencias del Reino de Navarra sobre sus «camino» se organizaron a través de la historia por sus instituciones (Rey, Cortes, Diputación y Consejo), tanto en cuanto a su ejecución y mantenimiento, como a su regulación, uso y protección por sucesivas normas, precisando sus condiciones físicas y régimen.

---

<sup>1</sup> GONZÁLEZ ENCISO, A. y V. VÁZQUEZ DE PRADA, (dirs.), *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopista de Navarra, 1993; GONZÁLEZ ENCISO, A. *Las carreteras de Navarra hace 100 años*, Pamplona: Cámara de Comercio, 1999.

De la antigüedad de titularidad y ejercicio son muestras el *Fuero General* (Libro VI, título IV) y la *Novísima Recopilación*, cuya Ley 35, Título IV, Libro II dispuso la visita de los caminos por los sustitutos de los patrimoniales reales. Las Leyes 16 de las Cortes de 1624 y 13 de 1644 dispusieron el paso libre por caminos y puentes reales.

El siglo XVIII fue muy importante en el orden de las comunicaciones y del reconocimiento de las competencias de las instituciones del Reino. Se organizó una red radial de caminos con centro en Pamplona, para facilitar el transporte de personas y mercaderías, el comercio interior y exterior y la salida de excedentes agrícolas, por el eje principal de Norte a Sur desde la capital a Tudela, con dos ramales hacia Aragón y Castilla, atravesando el Ebro por el puente de Tudela y la barca de Castejón.

El eje del Norte, por el Baztán por los puertos de Velate y Otsondo y por Roncesvalles y Valcarlos por Ibañeta, establecía la comunicación con Francia y la costa cantábrica para la importación de mercaderías y productos manufacturados por los comerciantes de la capital. El enlace con Guipúzcoa se realizaba por Azpiroz, y a Vitoria por la Barranca, convirtiéndose en el mejor enlace a Francia el de Irún.

Estos caminos marcaron los ejes fundamentales de la red viaria provincial hasta que en el siglo XX se introdujeron sobre ellos mejoras del trazado, nuevos tramos, vías lentas, supresión de travesías, circunvalación de localidades, túneles, iluminación de tramos y nuevos sistemas como las autovías y las autopistas.

La gestión de los caminos por el patrimonial del rey llevó a que en 1750 el marqués de la Ensenada dictara cédulas para su modernización y se impusieran a los pueblos deberes de conservación. En Navarra las aplicó el virrey conde de Gages (1749-1753) en la Ribera para hacer vadeable el Ebro y facilitar el transporte por la barca de Castejón. Las Cortes del Reino de 1757 declararon contrafuero las medidas adoptadas por el virrey (Ley 24) y adoptaron otras para la conservación de los caminos a Aragón, Castilla y Guipúzcoa (Leyes 56 de 1757 y 46 de 1765).

La orden del Consejo disponiendo el cumplimiento de la Ley 56 de las Cortes de 1757 fue anulada por la Ley 5 de las Cortes de 1765-1766, estableciendo imposición sobre la cebada consumida por el ganado de tiro en los mesones y posadas, peaje a los carruajes en los pasos con «cadena» de Tafalla y Tudela<sup>2</sup>,

---

<sup>2</sup> Así llamado por el obstáculo que obligaba a parar para abonarlo. ANDRÉS-GALLEGO, J., Cadenas. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, III, Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 37-38.

y un nuevo paso de barca en Valtierra. Esta imposición se convirtió en el medio para que la Diputación del Reino financiara la construcción y el mantenimiento de estas vías. Para mejorarlas se aportó el vínculo y posteriormente se gravaron bienes transportados.

En las Cortes de 1765 se rechazaron peticiones de Álava y Guipúzcoa para construir nuevos caminos y pasos a Vitoria y San Sebastián, planteándose hacer navegable el Bidasoa desde Santesteban. Para financiar las reparaciones se estableció un canon fijo sobre posadas y mesones, los precios de alquiler de carruajes y el peaje de carros, galeras, coches y calesas.

El arquitecto director de caminos Ochandátegui planificó en 1780 una red de cuatro rutas principales desde Pamplona a San Sebastián, Logroño, Sangüesa y Tudela. Sobre el camino a Bayona se discutió su procedencia por el habitual de Velate, Baztán y Otsondo, o por Ibañeta o Alduides a San Juan de Pie de Puerto. El camino viejo a Guipúzcoa era el de Lecumberri y el puerto de Azpíroz, proponiéndose salvarlo por Betelu y Tolosa, o por Gorriti, Areso y Leizarán. El de Álava partiría de Irurzun por la Barranta. Salvo la salida a Francia, el resto de las vías estaban construidas a finales del siglo XVIII.

Las Cortes de 1780-1781 plantearon suprimir el control que ejercían el virrey y el Consejo, asumiendo Navarra los costes. La Ley 28 reguló la exacción de derechos de portazgos y libre paso de puentes y barcas.

En 1783 el superintendente de caminos de Carlos III, Floridablanca, accedió a reconocer la competencia de la Diputación sobre la construcción y reparación, autorización y control de mesones, dando cuenta directa al rey, sin intervención del Consejo. Una real cédula de 1784 facultó para actuar los expedientes de impuestos sobre el comercio, mercaderías, cadenas y peajes, confirmado por Ley de las Cortes de 1796.

Siguiendo una iniciativa de la época para fomentar la navegación fluvial, en 1771 se inició bajo la dirección del canónigo Pignatelli la segunda presa del Canal Imperial de Aragón en El Bocal, entre Fontellas y Ribaforada, ampliando la acequia que permitió el tráfico de barcazas a partir de 1790. En 1788 Ochandátegui planteó unir por canales el Atlántico y el Mediterráneo por los ríos Oria, Araxes, Larraun, Araquil, Arga, Aragón y Ebro. La Diputación lo tomó en consideración, pero su inviabilidad económica hizo abandonar la idea y continuar con la mejora de los caminos.

La Ley 47 de las Cortes de 1794-1797 dictó normas sobre la construcción de carreteras de Pamplona a Logroño y Sangüesa, los obligados al pago de los terrenos ocupados y la financiación por el pago del peaje por uso («cadena»). Se establecía en función de las características del vehículo, dimensión de la llanta, número y tipo de cabezas del ganado del tiro.

Para su exacción se establecieron hacia el Sur las cadenas en Noáin, Tafalla, Caparroso, Valtierra y Tudela, en Castejón y Cintruénigo en el camino a Soria; en Berrioplano y Lecumberri en el de Tolosa; en Undiano, Estella, Los Arcos y Viana en el de Logroño, y en Noáin e Idocin en el de Sangüesa.

Las Cortes de 1817-1818 (Ley 39) adoptaron medidas para reducir la deuda del expediente de caminos, la aportación del vínculo y el régimen de limpieza.

La Ley 39 de 1828-1829 dispuso que:

«la inspección y cuidado de todos los caminos de travesía del Reino quedaría en adelante confiado con toda amplitud a la Diputación del Reino con independencia del Patrimonio del Rey y de toda Autoridad».

Reguló el modo de hacer transitables los caminos de travesía, encomendándole la inspección y cuidado (art. 1), construcción y conservación por los pueblos a sus expensas (art. 2), con cargo a sus propias rentas o a repartimientos (art. 3), cuya inspección correspondía al diputado y director de caminos nombrados por la Diputación (arts. 4 y 5), contribuyendo a un fondo de mantenimiento que gestionaba aquella (art. 6)<sup>3</sup>. Se dictaron normas de conservación de las travesías, peaje con cadena entre Tudela y el límite de Aragón (Ley 32).

En 1830-1832 establecieron peajes en Iturmendi y Villanueva en el camino de Vitoria. En 1842-1843 se crearon cinco, dos entre Pamplona y Danchari-nea, y tres en Santesteban, Vera y Endarlatsa.

La importancia del ramo de «caminos» en la Hacienda del Reino al final del Antiguo Régimen lo demuestra el que hubiese necesidad de aplicar ingresos del «vínculo», destinados inicialmente a las necesidades de las Cortes y la Diputación y al pago de los intereses de la deuda. Cubrían la insuficiencia de los ingresos procedentes de los portazgos, posadas y cebada, y los productos de las Aduanas o derechos de Tablas Reales, que incluían el impuesto sobre bagajes, y los arbitrios sobre la exportación de lana<sup>4</sup>. El endeudamiento que provocó ahogaba la hacienda del Reino, habiendo sido un elemento decisivo para que los titulares de la deuda buscasen una fórmula para garantizarse su cobro, decisiva para alcanzar el acuerdo de la Ley de 1841.

---

<sup>3</sup> VÁZQUEZ DE PRADA, V. (dir.) y J. M. USUNÁRIZ GARAYOA (coord.), *Las Cortes de Navarra desde su incorporación a la Corona de Castilla. Tres siglos de actividad legislativa. II. 1624-1829*, Pamplona: Eunsa, 1993.

<sup>4</sup> Sus ingresos procedían de las rentas del arriendo de tabacos; el impuesto sobre el cacao, azúcar y canela cobrado en las Aduanas, y el arbitrio de aguardientes y licores. ILARREGUI, P., *Memoria sobre la ley de la modificación de los fueros de Navarra*, Pamplona: Imprenta Provincial, 1872, pp. 67-72; OROZ ZABALETA, L., *Legislación Administrativa de Navarra*, 2 vols., Pamplona: Imprenta provincial, 1917-1923, I, pp. 100-108; YUSTE JORDÁN, A., El sistema tributario de Navarra desde el Antiguo Régimen hasta el convenio de 1927, *Revista Jurídica de Navarra*, 23 (1997), pp. 73-10.

## II. LA LEY DE 1841 Y LAS COMPETENCIAS DE LA DIPUTACIÓN FORAL

La sociedad y la economía navarras del siglo XIX y principios del XX eran rurales y agrarias. El mayor capital era la propiedad de las tierras y la ganadería («hacienda»). Se incrementó la superficie cultivada de cereal y viñedo, que favorecieron la comercialización de productos agrícolas<sup>5</sup>. Había importantes excedentes de mano de obra condenada a rentas bajas, subempleo y emigración, que entre 1857 y 1930 fue de 100.000 personas sobre una población de 300.000<sup>6</sup>.

La escasa industria existente en Navarra era propia de la economía preindustrial, local y familiar, a la que dio nuevas posibilidades la mejora de las comunicaciones viarias, el ferrocarril y el inicio de la industrialización en Guipúzcoa<sup>7</sup>. Las primeras industrias estuvieron relacionadas con el sector primario como los curtidos y calzados<sup>8</sup>, las harineras y panificadoras, los vinos y alcoholes destilados, las aguas minerales y minero-medicinales. De carácter distinto fueron la producción y distribución de electricidad y las relacionadas con la construcción. En 1948 existían 7.821 empresas, de reducidas dimensiones y artesanales, de las que 1.623 eran de alimentación, 1.059 del metal y 1.103 de la construcción.

La iniciativa empresarial fue favorecida por la capacidad de autogobierno que hizo posible la existencia de una buena red de comunicaciones y estímulos para las actividades económicas con medidas de fomento introducidas por la Diputación Foral, hasta el «Plan de Promoción Industrial» de los años 60.

La ingeniería y la Revolución Industrial incrementaron el transporte, aportaron nuevos medios para la ejecución y materiales que modernizaron las redes, pasando de la fuerza animal a la mecánica. De la construcción en base a

---

<sup>5</sup> ARIZCUN CELA, A., La Historia Económica en Navarra 1700-1850. El Estado de la cuestión y propuestas de líneas de investigación. En *I Congreso General de Historia de Navarra de los siglos XVIII, XIX y XX*, Pamplona: Príncipe de Viana, 1988, pp. 179-201; CREUS NOVAU, J., Agricultura. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, I, pp. 115-131; GONZÁLEZ ENCISO, A., La industria en Navarra en el siglo XIX, *Príncipe de Viana*, anejo 15 (1993), pp. 321-331; RÍO ALDAZ, R. del, La crisis agraria de comienzos del siglo XIX en Navarra: una aproximación, *Manuscripts*, 10 (1992), pp. 395-413.

<sup>6</sup> MINA APAT, M. C., Introducción a la Historia contemporánea de Navarra. En BUENO ASÍN, J. (coord.), *Navarra desde Navarra*, Oñati: Editora Franciscana Aránzazu, 1978, p. 130; GARCÍA-SANZ MARCOTEGUI, A. y F. MIKELARENA, Evolución de la población y cambios demográficos en Navarra durante el siglo XX, *Gerónimo de Uztariz*, 16 (2000), pp. 125-138.

<sup>7</sup> ANDRÉS-GALLEGU, J., *Historia de Navarra. V. El siglo XX*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1995, pp. 27-33; MAJUELO GIL, E., *Lucha de clases en Navarra (1931-1936)*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1989, p. 63; MENDOZA SAGASTI, J., Industria. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, VI, pp. 102-123.

<sup>8</sup> URTIAGA MARCO, J. M., Una compleja red política y empresarial. La familia López, 1889-1972, *Príncipe de Viana*, 224 (2001), pp. 719-744.

la piedra y al macadán, asentados por riego y fuerza humana con mazos y rodillo de piedra con tracción animal, a la apisonadora, el asfalto, el alquitrán, los bituminosos y el hormigón.

La diferenciación institucional por la conversión del Reino en provincia se produjo por la Ley de 16 de agosto de 1841, reconociendo, además de las competencias provinciales generales, unas propias en materia municipal (art. 6) y otras directamente relacionadas con las que ejercían el Consejo de Navarra y la Diputación del Reino (art. 10), entre las que se encuadraban las relativas a los «caminos». Por su notoriedad esta fue una de las más relevantes, apareciendo como un exponente del buen autogobierno. La importancia de esta actividad llevó a configurar en la Diputación una unidad administrativa denominada «Dirección de Caminos», como uno de los pilares de la gestión pública foral.

### 1.1. Los caminos y su organización

La red de carreteras («caminos») de Navarra en 1880 aparece recogida en la obra de E. VALVERDE Y ÁLVAREZ, *Atlas geográfico-descriptivo de la Península Ibérica, Islas Baleares, Canarias y posesiones española de ultramar*. Estaba constituida por un eje central de Norte-Sur que, partiendo de Pamplona, enlazaba con Francia por el Baztán y Dancharinea, y con Zaragoza por Tudela. En un modelo radial, del eje principal salían carreteras a Este y Oeste, configurando un eje transversal que, sobre los núcleos más importantes de población (Pamplona, Tafalla, Tudela, Sangüesa y Estella), enlazaba territorios limítrofes de Aragón, Álava y Guipúzcoa, Logroño y Soria. De Sangüesa, Estella y Tudela partían vías hacia los núcleos limítrofes extra provinciales y ramales a las localidades intermedias. Configuraban una red de comunicaciones cuya titularidad y mantenimiento correspondía a la Diputación<sup>9</sup>. Esta trama básica se completó hasta principios del siglo XX con comunicaciones entre localidades, adecuándola a las nuevas necesidades derivadas del incremento de la actividad económica y del transporte de mercancías y viajeros con mejoras en los trazados y ensanchamientos, pasos por poblaciones, infraestructuras, mejoras de firmes, etc.<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ALTADILL, J., Provincia de Navarra. En CARRERAS Y CANDÍ, F., *Geografía general del País Vasco-Navarro*, I, Barcelona, 1912, pp. 141-214; GONZÁLEZ ENCISO, A., *Las carreteras de Navarra hace 100 años*, Pamplona: Cámara de Comercio, 1999, pp. 12-13.

<sup>10</sup> Entre 1920 y 1930 funcionaron 21 líneas de autobuses para el transporte de pasajeros con una malla de concesiones que cubrían toda la provincia, enlazando la capital con las ciudades de las provincias limítrofes y con las localidades más importantes.



## 1.2. Planificación, ejecución y policía

La planificación, ejecución y policía en sentido amplio eran una función pública de la Diputación, gestionada por su Dirección de Caminos. A partir de 1840 se utilizó la gestión por concesión de la construcción y explotación con la tarifa que estableciese la Diputación, revertiendo al terminar el plazo. Fue aplicada a las carreteras de Irurzun-Velate por Ulzama, Baztán por Velate, Lodosa-Alsasua por Estella, y Huarte-Roncesvalles.

Durante el siglo XIX la labor normativa fue muy intensa, aunque casuística y fragmentaria, sin principios generales y, por tanto, asistemática. En cuanto a la forma se utilizaron los reglamentos, las ordenanzas, las circulares y los acuerdos de la Diputación, reflejaban una pequeña jerarquía por su generalidad, aunque todos los instrumentos tenían el mismo valor ejecutivo. Las regulaciones más importantes se exponen por materia y cronología.

El 25 de enero de 1884 se dictó la «nueva ordenanza de policía de carreteras». Estableció la competencia de la Diputación para otorgar las licencias de obras para reparaciones, pozos, cultivos y arbolado contiguos a las carreteras, condiciones y limitaciones al tránsito. Se prohibió arrojar a los caminos piedras, brozas y despojos (art. 4), transitar fuera del firme o de la calzada, por los paseos (art. 11), cruzar los caminos por parajes distintos a los señalados (art. 13), barrer y recoger basuras (arts. 15 y 16), arrastrar maderas, ramas o arados (art. 17), usar clavos resaltados y llantas de menos de 70 mm de ancho con excepciones (arts. 18 y 19), colocar puntos de venta de comestibles (art. 26), dejar los cerdos sueltos y sin anillo (art. 27), y otros ganados sueltos en posadas y travesías (art. 28), tener edificios en ruina y desalineados (arts. 41-43), deber de retranquear los edificios y cierres, setos y arbolados, etc. (arts. 44-47). Se preveía la suspensión de las obras sin licencia y su posible demolición por improcedencia (art. 48). Incorporó el régimen de licencias, sanciones y responsabilidad por los daños causados.

La Diputación dictó numerosas circulares para precisar el contenido de los reglamentos, como la de 1 de julio de 1844 prohibiendo la utilización del clavo resaltado en las ruedas de los carruajes, sancionable con multa a los contraventores regulada por la de 9 de febrero de 1849. En la de 16 de septiembre de 1851 se prohibió el tránsito de carros con llanta metálica de menos de 3 pulgadas castellanas. En la de 9 de julio de 1852 se dispuso que dos carros reatados con una pareja de bueyes pagasen los derechos como carro y medio.

Las plantaciones contiguas a las carreteras fueron objeto de circular de la Diputación de 29 de octubre de 1851, acuerdos de 28 de noviembre de 1893 y 29 de enero de 1923, que aprobó un reglamento para la repoblación. La circular de 25 de agosto de 1932 adoptó medidas de fomento de la repoblación forestal

contigua a carreteras. El 12 de agosto de 1952 se reguló de nuevo la materia. Los aprovechamientos forestales del arbolado de las orillas quedaron en beneficio de los propietarios de los terrenos colindantes por el acuerdo de 16 de febrero de 1940. El acceso de caminos desde las fincas colindantes a las carreteras fue objeto del acuerdo de 1 de julio de 1976.

El incremento de tráfico y de los riesgos y accidentes determinó un cambio respecto a las plantaciones contiguas. Por acuerdo de 4 de marzo de 1960 se prohibió las plantaciones de árboles en las orillas de las carreteras a menos de 3 metros de la arista exterior de la cuneta y con autorización de la Diputación a distancia menor de 12 metros del eje actual. Fue derogado el 16 de julio de 1971, sustituido por una nueva regulación.

El Gobierno del Estado por RRDD de 17 de septiembre de 1900 y 25 de noviembre de 1901 estableció el régimen de conservación de carreteras, que la Diputación hizo suyo por acuerdo de 10 de diciembre de 1901. Regularon el control de los vehículos, su habilitación para circular y los límites de velocidad: los particulares a 28 Km/h, los servicios públicos a 25 Km/h, los que remolquen a otros vehículos a 15 Km/h; en las travesías se reducirían a 12, 10 y 7,5 Km/h, respectivamente.

La mejora económica derivada del inicio de la industrialización y del incremento de la producción agraria produjeron mayor tráfico y la necesidad de una adecuación de los caminos. La I Guerra Mundial, la neutralidad española y el proteccionismo favorecieron la actividad productiva exportadora y el progreso industrial.

La dinámica de transformación económica alcanzó a la industria agroalimentaria, a las explotaciones forestales y de productos derivados, a una siderurgia de maquinaria sencilla y de pequeñas empresas familiares para todas las cuales el transporte era esencial. Sobre las necesidades sociales y una buena infraestructura de apoyo, aparecieron nuevas empresas para el transporte de mercadería y personas. Todo ello fue el punto de partida para un lento proceso de transformación de la Navarra agrícola y rural hasta alcanzar en los años 60 del siglo XX la meta de la sociedad urbana e industrial.

La inversión en las infraestructuras viarias se convirtió en una demanda de empresarios y Ayuntamientos que, por no estar bien comunicados con la red provincial, se consideraban marginados de las posibilidades que se abrían al comercio y la exportación<sup>11</sup>. Se pidieron mejoras de travesías y la supresión de puntos con riesgo, pero sin variantes, porque las localidades veían en el paso de la carretera un modo de actividad económica y vida.

---

<sup>11</sup> PRECEDO LEDO, A., Comercio. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, III, pp. 338-348.

Se generó una dinámica de reformas que potenciaron la importancia de la Dirección de Caminos en la organización administrativa y mayor demanda de recursos económicos. El sector privado creó empresas constructoras, se utilizaron nuevos utillajes, maquinaria pesada y nuevos materiales como el cemento y el hormigón armado para las nuevas estructuras viarias y de sus elementos como puentes, etc., con una modernización del sector que incrementó su peso en la renta provincial<sup>12</sup>.

Supuso incorporar nuevos tramos, crear vías lentas en las de mayor tráfico, circunvalación de poblaciones, iluminación de tramos peligrosos y túneles. La construcción de variantes periféricas que sustituyeran las travesías fue regulada por acuerdo de 16 de marzo de 1956, que estableció su reglamento, las secciones transversales de las carreteras nacionales, comarcales y locales, el régimen de construcción, obras y servicios. Determinó modificar el régimen de las edificaciones en las travesías por el acuerdo de 8 de noviembre de 1968, exonerándolas del régimen del reglamento de 3 de junio de 1966, por el de 20 de junio de 1975.

En 1988 se reordenó la jerarquía de la red viaria de Navarra incorporando tramos a la Red básica nacional, y algunas comarcales y locales pasaron a la Red de interés de la Comunidad. Las autopistas de Navarra y Vasco-Aragonesa entre Bilbao y Zaragoza, y las nuevas autovías a Álava, Guipúzcoa, Logroño y Jaca han completado la red de «camino», adecuándose a la configuración radial histórica.

La carretera N-121-A entre Endarlatsa (Navarra) e Irún que discurre en parte por Guipúzcoa, construida y mantenida por Navarra, fue objeto de un convenio entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de 25 de mayo de 2004 sobre titularidad y conservación por esta.

### **1.3. Conservación**

#### ***1.3.1. Normativa***

La Ordenanza de policía y conservación de las carreteras de Navarra se aprobó por la circular de la Diputación de 16 de febrero de 1921, regulando los tipos de vehículos, el tránsito, las obras contiguas, las denuncias y multas. Su artículo 14 fue modificado por el acuerdo de 22 de marzo de 1969, prohibiendo el acopio de materiales sobre las carreteras, cunetas y márgenes en sus orillas, estableciendo la cuantía de las multas.

---

<sup>12</sup> GONZÁLEZ ENCISO, A., *Las carreteras*, pp. 15-34.

La mejora de los firmes fue objeto de un acuerdo general de 13 de noviembre de 1931 sobre el alquitranado de las travesías de los pueblos. Por otro de 12 de marzo de 1971 se establecieron las condiciones materiales de las obras de mejora.

Las carreteras construidas por los pueblos pasaron a la titularidad y mantenimiento de la Diputación, integrándose en la red provincial, por acuerdos de 25 de junio y 17 de septiembre de 1935. Su recepción fue regulada por acuerdo de la Diputación de 15 de mayo de 1968.

Los cambios en los modelos culturales llevaron a establecer el régimen de la publicidad en las carreteras por el Reglamento de 8 de febrero de 1963, modificado el 23 de enero de 1970.

Los caminos rurales fueron objeto del reglamento aprobado el 17 de septiembre de 1965. Por el de 8 de marzo de 1968 se aprobaron las bases para la construcción y financiación de caminos a núcleos de población diseminados, a predios forestales, a explotaciones y aprovechamientos pecuarios, a conjuntos de fincas agrícolas y transversales entre localidades. Fue sustituido por el de 7 de septiembre de 1973.

Las carreteras forestales fueron objeto de medidas de fomento por acuerdo de 7 de diciembre de 1954, modificado por el de 7 de diciembre de 1972.

El reglamento de 3 de junio de 1966 trascendió de la ordenación de las edificaciones contiguas a carreteras. Las clasificó en nacionales, comarcales y locales, incorporando en un anexo la relación de las dos primeras categorías. Estableció sus secciones transversales y las zonas a efectos de las distancias de las edificaciones en casco urbano, urbanizable y exterior, regulando el régimen de la edificación en cada una de ellas, las autorizaciones y recursos y las facultades de la Dirección de Caminos. La delimitación de las zonas se debía realizar conforme al acuerdo de 19 de mayo de 1967<sup>13</sup>.

La «pulcritud y estética» de las carreteras fue objeto del acuerdo de 22 de junio de 1966. Por el de 14 de agosto de 1970 se regularon las condiciones estéticas de las edificaciones. Las instalaciones subterráneas lo fueron por el acuerdo de 27 de diciembre de 1974.

La comunicación con Francia por el valle de Roncal, de Isaba a Arette por el puerto de la Piedra de San Martín, fue objeto de un convenio entre España y Francia de 4 de octubre de 1968.

---

<sup>13</sup> Fue aclarado por acuerdos de 16 de octubre de 1970 y 14 de mayo de 1971, modificado por el acuerdo de 10 de octubre de 1969; el artículo 12 por el de 14 de agosto de 1970 y el 20 por el de 29 de octubre de 1969.

### **1.3.2. El cuerpo de «camíneros»**

Una figura directamente relacionada con los caminos era la de los «camíneros», que daban una imagen «foral» por su presencia con uniforme y boina roja. Formaban parte de un cuerpo de personal funcionario de la Diputación («empleado provincial»), de nómina y plantilla, dedicado a la conservación y mantenimiento de los caminos, ampliado a la vigilancia de la caza y destrucción de aves útiles para la agricultura (circular de 20 de octubre de 1932). Estaba integrado por dos categorías: peones camíneros y capataces<sup>14</sup>. Se regía por el Reglamento del cuerpo de 6 de mayo de 1942.

La organización territorial era la comarca, con base de operaciones en localidades importantes, con vivienda en las casillas de la demarcación y en el poblado que les señalase la Dirección, con derecho-deber de ocuparla (acuerdos de 9 de febrero de 1962 y 30 de octubre de 1964).

El reglamento del cuerpo disponía sus fines, condiciones de ingreso, escalafón, traslados, licencias y excedencias, organización de servicio, prohibiciones y régimen disciplinario. El reglamento de jubilaciones y pensiones se aprobó el 25 de agosto de 1932.

### **1.4. La policía de carreteras**

La regulación histórica de la policía, en sentido estricto, era competencia propia del Reino y su Diputación en materia de caminos. Por acuerdo de 15 de febrero de 1873 la Diputación aprobó el reglamento de la Guardia Foral de Navarra, y a finales del siglo se estudió la creación de un Cuerpo de Guardería Rural.

El establecimiento de disposiciones estatales generales sobre circulación como el Reglamento de 1928 y el Código de 1929 dio lugar a acuerdos de la Diputación declarándolos aplicables en Navarra y facultando a su Dirección de Caminos para realizar la vigilancia y regulación del tráfico y el transporte, imponer las sanciones y exigir las responsabilidades gubernativas por las infracciones. A instancia de las cuatro Diputaciones forales el Gobierno de la II República, por Decreto de 2 de mayo de 1935, declaró que el Código de la circulación no les era de aplicación, derogado por otro de 9 de diciembre de 1935, que modificó su artículo 1 dejando a salvo las facultades propias de las Diputaciones forales y de la Generalidad de Cataluña.

---

<sup>14</sup> Categoría a extinguir por acuerdo de 2 de julio de 1963.

Por acuerdo de 30 de octubre de 1928 la Diputación había creado el cuerpo de Policía de Carreteras, para «vigilar la circulación e inspeccionar los impuestos provinciales, especialmente el de patentes, dentro de las mismas». Entre 1935 y 1951 la Policía de Carreteras formó un cuerpo con el de recaudadores de arbitrios, restableciéndose como exclusivamente policial en 1951. Hasta 1959 el control de carreteras y tráfico fue ejercido por dicho Cuerpo, colaborando la Guardia Civil y la Policía Armada y de Tráfico en la denuncia de las infracciones, que eran sancionadas por la Dirección de Caminos de la Diputación, a la que se reconocía la plena competencia en la materia.

La Ley 47, de 30 de julio de 1959, atribuyó a los gobernadores civiles las competencias sobre

«la vigilancia y disciplina del tráfico, circulación y transporte por carreteras y demás vías públicas corresponden al ministro de la Gobernación y en relación con los mismos, la sanción gubernativa de las infracciones que se cometan».

Sería ejercida bajo sus órdenes por la recién creada Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil<sup>15</sup>. Sin embargo, su disposición final salvó las competencias de las Diputaciones de Álava y Navarra:

«Las disposiciones complementarias que, con relación a Álava y Navarra, desarrollen la presente Ley, se ajustarán a sus actuales y respectivas facultades en la materia».

La citada disposición, introducida en las Cortes, no gustó al ministro de la Gobernación Alonso Vega, quien en la Orden de 5 de octubre de 1959 introdujo una Disposición Transitoria 3ª para que se estudiaran «las circunstancias que han de tomarse en consideración al dictarse disposiciones complementarias». Frente a la salvedad de la disposición final de la Ley, se pretendía imponer su artículo 1.1. Implicaba desarrollar la Ley contra las competencias de las Diputaciones Forales y de su propia disposición final, atribuyéndolas al ministro y a sus gobernadores civiles. La Diputación aprobó el 26 de noviembre de 1959 un proyecto de desarrollo de la Ley, conforme a su disposición final, para que se reconociese que

«en materia de competencia de tráfico nacional, la Diputación de Navarra seguirá ejerciendo, como hasta el presente, las facultades, incluso sancionadoras, en orden a la vigilancia, circulación, policía y tráfico de las vías de su jurisdicción particular».

---

<sup>15</sup> Fue creada por Orden General 32 de 26 de agosto de 1959. Asumió las funciones de la Policía Armada y de Tráfico que, a su vez, lo había hecho del Cuerpo de Vigilantes de Caminos creado en 1933. LAZUÉN ALCÓN, M. P., *Cuerpos de policía y seguridad ciudadana en España*, Madrid: Ministerio del Interior, 2000, pp. 40-50.

El ministro contestó a la Diputación el 25 de febrero de 1960 invocando el «patriotismo» de la Diputación:

«Por tanto, confío plenamente en que su tantas veces acreditado patriotismo moverá a la Diputación *Provincial* [sic] de Navarra a adoptar una conducta de noble, franco y leal cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 30 de julio de 1959, sobre competencia en materia de tráfico en el territorio nacional».

El Decreto 1666/1960 en su disposición final segunda dispuso que, de acuerdo con el artículo 1.1. de la Ley, olvidando su disposición final, se atribuyeran las competencias al ministro y a sus gobernadores civiles.

El dictamen del Consejo de Estado de 27 de abril de 1961 declaró que el Decreto 1666/1960 infringía la Ley, debiendo «respetar las actuales y respectivas facultades de las Diputaciones Forales de Álava y de Navarra en la materia», que la Ley había «expresamente ratificado y dejado a salvo». Si por razones de bien común se consideraba

«imprescindible limitar las actuales y respectivas facultades de las provincias de Álava y Navarra en la materia [...] el proyecto de Decreto no constituye norma de rango adecuado a tales efectos y sería jurídicamente necesario que por Ley se determinara el ámbito a que tales facultades actuales habrían de quedar contraídas».

Para superar la irregular situación, el ministro utilizó el Decreto-Ley 17/61, de 24 de julio, para modificar la disposición final de la Ley de 1959 en el sentido de encomendar la vigilancia del tráfico a la Guardia Civil, de modo que los agentes de las Diputaciones actuarían subordinados a los mandos de aquella y de conformidad con las normas de coordinación que dictaran los gobernadores civiles, a quienes correspondería la imposición de sanciones. Se reconoció a las Diputaciones competencias en materia de transporte y policía de carreteras conforme a los convenios y disposiciones, así como su presencia en las Comisiones Delegadas de Tráfico creadas por la Ley de 1959.

La Diputación acordó el 31 de julio elevar una exposición al jefe del Estado y solicitarle audiencia. En la exposición que se aprobó el 18 de agosto, se recogían los fundamentos de las facultades de Navarra en la materia, así como la lesión de los mismos y de la Ley de 1841, quejándose del procedimiento y actitud del Ministerio de la Gobernación, rogando al jefe del Estado dejara «a salvo los principios de nuestro régimen privativo de Navarra». La contestación ministerial fue la Orden de 12 de agosto de 1961 para desarrollar el Decreto-Ley, matizando algunos aspectos del mismo como el relativo a la subordinación a la Guardia Civil, insistiendo en la colaboración sobre las directrices del gobernador civil, dictadas con audiencia de la Diputación. En señal de disconformidad esta se negó a constituir en Navarra la Comisión Delegada de Tráfico, que suponía reconocer la competencia del Estado y de su gobernador.

La Diputación en sesión de 31 de agosto de 1962 aprobó la propuesta de convenio con el Estado sobre el desarrollo del Decreto-Ley de 24 de julio de 1961, «en aras del patriotismo y de las buenas relaciones que siempre ha deseado tener con el Gobierno». Sin renunciar al derecho, suspendió

«de momento el ejercicio de sus derechos [...] siempre con la reserva, por su parte, de volver a recuperar el ejercicio de las facultades hoy transigidas, cuando las circunstancias así lo vinieren a exigir».

El convenio fue aprobado por las partes con algunas modificaciones de orden menor, como la concreción de los artículos del Código de la Circulación atribuibles a efectos sancionadores a cada Administración. Se previó la reorganización del Cuerpo de Policía de Carreteras, eliminando la referencia al jefe del mismo. Se distribuyó el acompañamiento de convoyes y las pruebas deportivas. Por Orden Ministerial de 20 de diciembre de 1962 se aprobó el convenio modificándolo al eliminar la referencia a la reorganización de la Policía de Carreteras y atribuyendo a la Guardia Civil las pruebas deportivas sin más precisiones<sup>16</sup>.

Desde entonces la reivindicación de la plena competencia de Navarra en la materia está insatisfecha, a pesar de que los artículos 46, 49.1.b) y 51 LORA-FNA reconocieron la competencia histórica sobre materias directamente relacionadas con la función policial como el régimen local, la función pública y la Policía Foral. Ha sido desarrollada por las Leyes forales 8/2007, de 23 de marzo, 15/2015, de 10 de abril, derogadas por la 23/2028, de 19 de noviembre, de policías de Navarra. El «Plan Director» (2017-2021) fue aprobado por el Gobierno de Navarra el 27 de septiembre y por el Parlamento de Navarra el 19 de octubre de 2017.

Pero esta no se puede ejercer en plenitud, porque para las estructuras del poder central, Navarra no merece recuperar la competencia policial plena en la materia, actitud que se agrava cuando al amparo del régimen autonómico se hizo con las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña.

### 1.5. Autopistas y autovías

La posibilidad de construir carreteras «autopistas» o «especiales» se acordó por la Diputación el 16 de diciembre de 1960. Lo hizo «sin abandonar el principio de construir ella misma las carreteras generales como hasta el presente», invocando nuevas posibilidades distintas de la ejecución directa, que ya se habían planteado en el siglo XIX «con notable éxito». Constituían nuevas fórmulas que:

---

<sup>16</sup> IZU BELLOSO, M., *La Policía Foral de Navarra*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1991.



«permitirían llevar a la práctica aspiraciones y proyectos, en los casos especiales de las carreteras especificadas, que esta Corporación no podría ejecutar o, de hacerlo, sería con un ritmo tan lento que haría ineficaz la obra».

Su autorización por la Diputación sería a petición de parte interesada y la adjudicación de la construcción, conservación y explotación de las carreteras y de los servicios complementarios de las mismas por tiempo no superior a 99 años. La concesión se realizaría por concurso público, sin descartar fórmulas conjuntas con corporaciones públicas y la adjudicación directa a las mismas. La corporación podría participar en el capital de las empresas adjudicatarias; si no lo hiciera o fuera minoritaria designaría un representante. Las concesiones podrían otorgarse con carácter oneroso imponiendo al concesionario el pago de un canon, gratuitamente, subvencionadas, con derecho a percibir de los usuarios un gravamen o tasa de peaje cuyas tarifas serían establecidas por la Diputación, y con posibilidad de conceder beneficios fiscales a las empresas adjudicatarias.

Al quedar Navarra excluida del Programa de Autopistas Nacionales de España de 1965, la Diputación Foral encargó en 1968 la redacción de un estudio sobre viabilidad técnico-económica de una autopista que enlazara Guipúzcoa con Zaragoza y Pamplona con Alduides, rescatando una vieja idea de enlace directo con Francia, sobre el que se estudió en su día el trazado ferroviario. La Diputación en 1970 y el Consejo Foral en 1971 declararon urgente la realización de la autopista Olite-Pamplona-Irurzun, que se incluyó en el «II Plan de Desarrollo».

Se adjudicaron las obras en 1974 a Autopistas de Navarra S.A. (AUDENASA). El tramo Tafalla-Noáin se finalizó en 1976 y el Castejón-Tafalla en 1977, enlazando con la autopista del Ebro en 1978. Posteriormente con Berriozar-Irurzun y con la nacional 240. Dotadas de áreas de servicio en Valtierra, Imarcoain y Zuasti.

Por el sur discurre un tramo de la autopista del Ebro (Vasco-Aragonesa), de Bilbao a Zaragoza y Cataluña.

Las autovías se han convertido en las vías de más potencialidad y uso de la Comunidad.

La de Pamplona a Vitoria, que discurre por la Barranca, entre las sierras de Aralar y Urbasa-Andía, canaliza el tráfico entre Pamplona y el País Vasco enlazando con sus capitales bifurcándose en Irurzun.

La autovía del Norte enlaza Pamplona con Donostia-San Sebastián por Larraun y Leitzarán, enlace directo con la capital de Guipúzcoa y la frontera de Irún, abriendo el espacio del noroeste de Navarra y posibilitando su industrialización.

La autovía del Camino, de Pamplona a Logroño, conecta esta ciudad y toda la merindad de Estella con las dos capitales, el norte y este de Navarra y el acceso a Francia.

La autovía subpirenaica Pamplona-Sangüesa-Yesa enlaza con Aragón por Jaca y Huesca, completa el eje viario de gran capacidad hacia el Este, con la penetración hacia el Mediterráneo, paralelo al del valle del Ebro, permitiendo dentro de Navarra una mejor conexión con los valles transversales pirenaicos de Roncal, Salazar y Aézcoa.

### **1.6. Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de carreteras**

La complejidad de las carreteras navarras exigía un régimen coherente y sistemático, que superase el casuístico disperso que las venía regulando, con una naturaleza reglamentaria porque, aunque no siempre adoptase esta forma, los acuerdos y circulares de la Diputación tenían en su mayoría carácter normativo reglamentario.

Con motivo de la elaboración y tramitación de un proyecto estatal para el régimen general de las carreteras, la Diputación negoció con el Estado, la aplicación de la nueva Ley a Navarra, a partir del reconocimiento de sus competencias. Así lo hizo la disposición final 4ª de la Ley 51/1974, de 19 de diciembre. Por medio de un decreto se regularía su adaptación a Álava y Navarra, «de conformidad con sus regímenes peculiares, con audiencia de las respectivas Diputaciones Forales y dictamen del Consejo de Estado».

El Decreto 2875/75 de 31 de octubre, reconoció en su preámbulo que la competencia de Navarra era la establecida por la Ley de 16 de agosto de 1841 y que la nueva ley «no ha modificado el status de las relaciones entre el Estado y la Diputación Foral de Navarra, por lo que se refiere a las competencias en materia de carreteras». Por tanto, el objeto del decreto era «regular la adaptación de la Ley de Carreteras de 19 de diciembre de 1974 a Navarra, de conformidad con su régimen peculiar» (art. 1). Sólo se aplicaría por su Administración Foral, «en cuanto no se opongan los principios y normas de su régimen peculiar, quedando sujetas sus resoluciones al control jurídico vigente en su territorio» (art. 2).

El artículo 3 incorporó el principio de coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación Foral en cuanto a la determinación de los puntos de enlace entre las vías de las redes de carreteras del Estado y las de Navarra, concretar la incorporación a las descripciones del «Plan Nacional de Carreteras» (Red Nacional Básica, Red Complementaria y Red regional), empleo de la misma terminología y signos en materia de señalización y para armonizar el ejercicio de sus competencias en problemas de interés común. Una vez extinguidas

las concesiones de autopistas de peaje otorgadas por el Estado, cuyo itinerario atravesase territorio de Navarra, se regularán conforme a este decreto (art. 4).

Sobre el reconocimiento de la competencia de Navarra realizada por la Ley 51/1974, el Decreto puso en manos de la Diputación Foral un régimen general, total y moderno del sector, dejando las normas forales en el rango menor y de detalles de gestión práctica que les correspondía. Las competencias forales se vieron no sólo elevadas de rango normativo, sino de contenido material, sin término de comparación con la de las corporaciones provinciales.

Una prueba de la cooperación desde la competencia propia fue el acuerdo de 5 de mayo de 1977 por el que la Diputación dispuso la aplicación en Navarra de los pliegos de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes del Estado aprobados por orden ministerial de 6 de febrero de 1976.

### 1.7. Ferrocarriles

Las comunicaciones en Navarra estaban configuradas sobre una red viaria bastante articulada en el momento de la aparición del ferrocarril, que explica su reducida presencia. Además, quedó marginada de los ejes nacionales por voluntad de las instituciones y clases dominantes de que no penetrase los males que podían derivarse de un «infernial» invento.

A finales del siglo XIX y principios del XX se plantearon iniciativas para espacios reducidos en vía estrecha, creándose las líneas Tarazona-Tudela («Tarazonica») (1886), Cortes-Borja (1889), Pamplona-Sangüesa con ramal a Aoiz («El Irati») (1911), Pamplona-San Sebastián («El Plazaola») (1914), Elizondo-Irún («El Bidasoa» o «Tren txikito») (1916), el de Irún-Endarlata y el de Estella-Vitoria («Vasco-Navarro») (1927). Su vida fue corta<sup>17</sup>.

La red estatal discurre por Navarra en 50 km de la línea Zaragoza-Castejón-Bilbao a través de Pamplona, y en 25 km de la línea Madrid-Irún. La línea Castejón-Alsasua atraviesa Navarra en casi 135 km enlazando con las vías nacionales. El ancho de vía es el ibérico (1,668 m.) con dos pequeñas partes de

---

<sup>17</sup> Sobre el ferrocarril en Navarra las obras de referencia son: GONZÁLEZ ENCISO, A. y V. VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia*, pp. 316-383; GONZÁLEZ ENCISO, A., *Las carreteras*, pp. 77-93; MARTINENA RUIZ, J. J., *Historia del tren*. En *Temas de Cultura Popular*, 260, Pamplona: Diputación Foral de Navarra, 1976; *Navarra y el tren*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1998; El ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa («El Irati»), *Zangotzarra*, 11 (2007), pp. 115-148; *El ferrocarril del Plazaola. Un tren casi legendario que unió Pamplona y San Sebastián (1914-1953)*, Pamplona: Ayuntamiento, 2014; PERIS TORNER, J., *Ferrocarriles de España. Vía estrecha*. En [www.spanishrailwail.com](http://www.spanishrailwail.com). (consultado el 28 de noviembre de 2020).

doble vía en Castejón-Tudela-Cortes y Alsasua hasta la conexión al oeste. Está totalmente electrificado.

## **II. LA LEY ORGÁNICA 13/1982, DE 10 DE AGOSTO, LORAFNA**

La Constitución de 1978 efectuó en su DA 1ª una declaración favorable a los regímenes forales al disponer que «ampara y respeta los derechos históricos de los territorios forales».

Según el artículo 49.1.f) y 3 LORAFNA Navarra tiene competencia exclusiva «en virtud de su régimen foral», entre otras, en los ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio foral y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios, así como por vía fluvial o por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte, también corresponden a una clara competencia histórica las vías pecuarias.

Se reconoce que corresponde a Navarra, dentro de este mismo ámbito, la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tenga su origen y destino en territorio foral. Era una competencia que se venía desarrollando desde la Diputación con la expedición de autorizaciones, concesiones y tarjetas de transporte y policía del transporte, sin una normativa propia, y utilizando la normativa general del Estado.

### **2.1. Marco legal foral**

Tras el reconocimiento estatal de las competencias de Navarra por la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de carreteras, la DA 3ª de la Ley 25/1988, de 29 de julio, dispuso:

«La planificación, proyecto, construcción conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor».

La competencia histórica de Navarra en la materia de carreteras y la capacidad normativa de rango legal atribuida por la LORAFNA abrieron la posibilidad de establecer una normativa propia del máximo rango, que estuviese a la altura de la Red de Carreteras y del prestigio de Navarra en materia de infraestructuras viarias. Esta adecuación se inició con la Ley Foral 11/1986, de 10 de octubre, de defensa de las carreteras de Navarra. Su objeto estaba limitado al «control de los actos de edificación y uso del suelo» en las zonas de protección

de las vías de comunicación titularidad de la Comunidad Foral, para «mantenerlas en estado óptimo de conservación y protección» (art. 1). El alcance de su disposición derogatoria se precisó por el Decreto Foral 13/1987, de 16 de enero, en cuanto a las vigentes o derogadas, que fue derogado por el 349/1998, de 13 de noviembre.

Su insuficiencia regulatoria y la necesaria actualización llevaron a la promulgación de la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de carreteras de Navarra. Su artículo 1 define su objeto: la «regulación del dominio público viario de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra», al amparo del artículo 49.1f) y 3 LORAFNA. Este dominio público alcanza a las carreteras, las zonas funcionales o de servicio y las construcciones e instalaciones existentes, y la zona de dominio público adyacente de la misma titularidad (art. 2). Define las carreteras y los elementos útiles a la circulación que no tienen tal categoría (art. 5). Crea la Red de Carreteras y el Catálogo (art. 4). Las clasifica en autopistas, autovías, vías desdobladas, de altas prestaciones y convencionales dando las características de cada una de ellas (art. 6), las partes que las componen (explicación, calzada y arcones) (art. 8), las zonas funcionales y de servicio (art. 9).

Al tratarse de una norma integral establece los instrumentos para su planificación, proyección y construcción, siendo el Plan Director el «instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual», aprobado por el Parlamento de Navarra, como instrumento de ordenación territorial y urbanística (art. 10), coordinado con los planeamientos (arts. 22-24). Los regímenes de financiación y explotación (arts. 25-32), la protección y régimen del dominio público viario y limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones y protección de la legalidad son objeto del título IV (arts. 33-62), los tramos urbanos y travesías del título V (arts. 63-69) y la coordinación interadministrativa del VI (arts. 70-71). El título VII regula el régimen sancionador (infracciones, sanciones, procedimiento) (arts. 72-88). Figuran como anexos I el Catálogo de Carreteras de Navarra y el listado de travesías (DA 1ª) y II la representación gráfica de la carretera, de sus zonas de protección, de la línea de edificación y de la zona de prohibición de publicidad, con las distancias de cada una de ellas.

## **2.2. Planificación. Los Planes Directores**

Existió históricamente una planificación de la red viaria conforme a los parámetros de la época, que organizaba las inversiones en construcción y mantenimiento.

Tras la entrada en vigor de la LORAFNA el Gobierno de Navarra se planteó la planificación de sus infraestructuras con el fin de organizar la inversión pública con objetivos concretos y programados cara a una mejora económica y social.

### **2.2.1. El «Avance del Plan de Carreteras»**

En 1986 se redactó un «Avance del Plan de Carreteras» con un diseño a diez años, superando la hasta entonces programación anual o bianual. El Plan permitiría «analizar, diagnosticar y decidir por qué, para qué, cómo y con qué consecuencias previsibles» se realizarían las obras e inversiones.

Estableció la metodología que se seguiría posteriormente. A partir de la información total, fijar objetivos, realizar análisis y diagnóstico, establecer propuestas de jerarquización de la red, de actuación y de ejecución. El diagnóstico sería global de la oferta y demanda reales de vías y de los recursos económicos disponibles, manteniendo un equilibrio inversor racional, coherente, coordinado y homogéneo. Se estimaba, conforme a la experiencia, que en Navarra la red viaria era un condicionante fundamental de la evolución y transformación económica, social y territorial.

El «Avance», cuya naturaleza es la de un estudio aceptado en principio con exclusivos efectos administrativos internos, fue un compromiso al que se acomodó la gestión. La propuesta de jerarquización se estableció en cinco niveles: Red de autopistas/autovías; Red de interés general; Red de interés de la Comunidad; Red comarcal; Red local. Se definió el concepto de cada una de ellas, concretando sus itinerarios, características técnicas, programas de actuación y valoración económica.

No fue un Plan Director en sentido estricto, pero sentó las bases para los futuros y se utilizó como tal hasta el de 1998-2005. Las inversiones se concretaron en el «Plan Trienal de Inversiones 1989-1991», aprobado por el Gobierno de Navarra el 28 de febrero de 1989, que incluyó elementos tan importantes como las autovías del Norte y la Barranca, y las rondas de Pamplona.

### **2.2.2. El «I Plan Director de Carreteras de Navarra» (1998-2005)**

Se planteó como un auténtico plan en su metodología, documentos y determinaciones, con una perspectiva integral del territorio, superior a la de un plan de redes viarias y obras, como eran la consideración del desarrollo social, la ordenación del territorio y el respeto al medio ambiente, con una perspectiva temporal de ocho años divididos en dos cuatrienios. Fue aprobado por la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras del Parlamento de Navarra el 2 de diciembre de 1997. Su visión integral le llevó a incluir las previsiones de planificación en carreteras de otras administraciones como las del «Plan Director de Infraestructuras» aprobado por el Gobierno el 4 de marzo de 1994, y los planes de comunidades limítrofes del País Vasco, Aragón y La Rioja.

La perspectiva de la ordenación territorial se realizó conforme a las «Directrices» de la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, normas reguladoras de la Ordenación del Territorio y Urbanismo, para «formular de manera global e interrelacionada, los criterios que han de orientar y regular los procesos de asentamiento de las actividades sobre el territorio», estableciendo un marco de referencia para la coordinación de las políticas sectoriales.

Durante su vigencia, se creó en el Parlamento de Navarra por acuerdo de 2 de noviembre de 1999, una comisión especial para estudiar el futuro de las vías de gran capacidad en la Comunidad Foral. Constituida el 30 de diciembre, desarrolló su trabajo hasta el 31 de mayo de 2001. Formuló como primera propuesta que el Gobierno presentara un nuevo «Plan Director de Carreteras» (2002-2005-2009) y otras doce sobre el tratamiento y decisiones sobre la red.

### **2.2.3. El «II Plan Director de Carreteras» (2002-2009)**

Fue aprobado por la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras del Parlamento el 12 de noviembre de 2002.

Siguió la metodología anterior, dando relevancia al contenido estratégico de la futura configuración de la Red de Carreteras para la que el Plan Director era el medio de actuación. Se trataba de adecuar la red conforme a los principios y objetivos del plan, que superaban los propios de una buena red para entrar a convertirla en medio para otras acciones de bienestar económico y social: ofrecer una red acorde al nivel de vida, facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres adecuada a la necesaria conectividad de la Comunidad Foral, equilibrar el territorio y la comunicación interna y externa con las grandes redes, situar al 99% de la población a menos de veinte minutos de una red de gran capacidad, mejorar la accesibilidad del territorio, compatibilizar la mejora de la red con el medio ambiente y el patrimonio natural, incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes, facilitar el ejercicio de la demanda social del ocio y tiempo libre. Concretó los objetivos del Plan en los aspectos territorial, económico, social y medioambiental en línea con los anteriores principios.

El alcance del Plan y sus principales actuaciones perseguía el impulso que configurase una Red de Gran Capacidad y obras que dieran continuidad a los ejes interterritoriales. Lo consideraba viable a partir de que la Ley Foral 21/2001, de 18 de octubre, Contratación, Explotación y Financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño, había resuelto su financiación, posibles convenios con otras Administraciones o aplicación de fondos estructurales comunitarios. Finalmente se utilizó la concesión con el pago por «peaje en la sombra».

La perspectiva viaria de la Comunidad al final de la ejecución del Plan sería: plena construcción del eje de gran capacidad de Velate entre Pamplona e Irún, la autovía Pamplona-Estella-Logroño, autovía subpirenaica entre Pamplona y Yesa, túneles de Ezcaba; dobles calzadas en las rondas Este y Norte de Pamplona y su conexión con Huarte-Olloki-Arre. Estarían finalizados el eje Estella-Tafalla-Sangüesa, el eje del Ebro con la variante Este de Tudela, el puente sobre el Ebro y las variantes de las principales poblaciones de la Ribera; se habría reformado y adecuado el eje Auritz/Burguete-Ezcároz-Ochagavía-Isaba, Zubiri-Orreaga-Roncesvalles. Además, se había mejorado la seguridad integral de las carreteras, los medios de conservación con un centro avanzado y un nuevo parque. Probablemente se habría decidido sobre la vía de gran capacidad Pamplona-Francia, y construyendo la de Medinaceli-Soria-Tudela.

Se dividió en dos cuatrienios, como ya había realizado el «I Plan. (2002-2009)». Se revisaría y actualizaría al final del primero, con la previsión de un «II Plan Director de Carreteras» (2006-2013) cuyo cuatrienio inicial 2006-2009 se solaparía con la actualización del segundo del Plan.

#### **2.2.4. El «III Plan Director de Carreteras» (2010-2018)**

Se elaboró dentro de la vigencia de la LF 5/2007, de 23 de marzo, como «instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual» de la Red de Carreteras de Navarra (art. 10), medio de desarrollo económico y cohesión territorial. Su naturaleza la fijó el artículo 11 como instrumento prevalente sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones, vinculante para las entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes de la Administración de la Comunidad Foral o de otras Administraciones, obligadas al cumplimiento de sus disposiciones sobre ordenación viaria.

En el procedimiento de elaboración adquirió especial relieve el factor medioambiental por medio de su Evaluación Ambiental Estratégica (Directiva 2001/42/CEE y LF 4/2005, de 22 de marzo: anejo 3A, apartado C6), con los trámites específicos de estudio, informe y participación por su sometimiento a información pública por Orden Foral 103/2009, de 24 de noviembre, formulándose 46 alegaciones. La declaración de impacto ambiental se produjo por resolución 607/2010, de 8 de abril, del director general de Medio Ambiente.

En su tramitación en el Parlamento de Navarra se presentaron 76 proposiciones, de las que se incorporaron 26 modificaciones, siendo aprobado por la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras el 26 de octubre de 2010, que fijó su horizonte hasta el 2018.

Constituyó un documento estratégico para la configuración de la Red de Carreteras de Navarra, definiéndose los principios estratégicos y sus objetivos.



Aquellos fueron sustancial y literalmente coincidentes con los del II Plan. Entre los objetivos se potenciaba el equilibrio territorial, «basado en el bienestar social de sus habitantes, y con posibilidades reales de mantener una estructura de población vinculada al territorio», gracias a las comunicaciones y al acceso homogéneo e igualitario a la prestación de servicios públicos, a los centros de trabajo y lugares de esparcimiento. En la enumeración de objetivos territoriales, económicos, sociales y ambientales, también muy coincidentes con los del anterior Plan, existe un principio común que es el del «desarrollo sostenible» en sentido amplio, con una concepción holística comprensiva del humano, económico, social y ambiental<sup>18</sup>.

Precisa la situación prevista para la Red de Carreteras en el momento de su finalización en los ejes de gran capacidad, la red de interés general, la red de interés de la Comunidad Foral, la red local, la ronda de Pamplona y las variantes de población.

La preocupación medioambiental aparece recogida en los principios y objetivos, así como en el reflejo que en el Plan tienen los distintos regímenes específicos de protección de los recursos naturales (tres parques naturales, tres reservas integrales, 38 reservas naturales, 28 enclaves naturales, dos áreas naturales recreativas, diecisiete zonas de especial protección de aves (ZEPAS) y catorce áreas de protección de fauna silvestre), conforme al régimen establecido por las Leyes forales 9/1996 (Bértiz, Urbasa y Andía, Bardenas reales), 2/1993, 13/1990, decreto foral 4/1997, directivas 79/409 CEE, 92/43/CEE. Todo ello se reflejó en el expediente específico de la incidencia ambiental, que se resolvió con la declaración de impacto ambiental contenida en la resolución 607/2010, de 8 de abril, del director general de Medio Ambiente.

Se acompañan como anexos 1 y 2 mapas con la clasificación de la Red sin y con la Red local, procedentes del «III Plan Director».

Al inicio de la presente legislatura (2019-2023) en sesión de la Comisión de Cohesión Territorial de 17 de septiembre de 2019, compareció el consejero para exponer las líneas de actuación del departamento, exponiendo que la falta de financiación había sido la causa de la inejecución de inversiones prevista en el «III Plan», la previsión de hacerlo, de redactar el nuevo Plan Director y el de Movilidad sostenible<sup>19</sup>. Hasta ahora no se ha tramitado ni aprobado ninguno de ellos.

<sup>18</sup> ALLI ARANGUREN, J. C., Del desarrollo sostenible a la sostenibilidad. Pensar globalmente y actuar localmente, *Revista de Derecho Urbanístico y del Medio Ambiente*, 226 (2006), pp. 139-211.

<sup>19</sup> *Diario de Sesiones de la Comisión de Cohesión Territorial del Parlamento de Navarra*, 1, de 17 de septiembre de 2019.

### 2.3. El «Proyecto de Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra» (2018-2030)

Desde la pura perspectiva medioambiental, para hacer más real y efectivo el paradigma del desarrollo sostenible o sostenibilidad, se elaboró un «Proyecto de Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra» (2018-2030), que no consta haya recibido ninguna aprobación<sup>20</sup>.

Su objetivo sería «formular una política en materia de movilidad y transporte [...] y avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible en Navarra, mediante varios grandes enfoques complementarios»:

Fomentar políticas que reduzcan el impacto ambiental y, particularmente, colaboren a la lucha contra el cambio climático.

Promocionar el transporte público en autobús para las mayores distancias y los desplazamientos a pie o en bicicleta para las distancias más cortas.

Fomentar la diversidad competencial por la cooperación institucional y la coordinación de las políticas de movilidad, de infraestructuras y del territorio, vertebrando la planificación de movilidad, la urbanística y la territorial, con un marco normativo y administrativo adecuados.

Sus objetivos se adscribirían a todos los marcos legales y estratégicos vigentes en Navarra: Plan Energético de Navarra, Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra (2017-2030), Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra, Estrategia Territorial de Navarra, Ley Foral 5/2015, de 5 de marzo, de medidas para favorecer el urbanismo sostenible, la renovación urbana y la actividad urbanística, y Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal.

La movilidad sostenible se conseguiría por el equilibrio entre los ejes ambiental, social y económico, buscando la mitigación del cambio climático. Propondrá acciones orientadas a conseguir los objetivos primarios de la sostenibilidad ambiental, social, económica y la mejora de la gobernanza, creando un marco jurídico, organizativo y planificador estable.

---

<sup>20</sup> En sesión de la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra de 15 de marzo de 2019 se formuló una pregunta al consejero sobre la tramitación de una ley integral para la movilidad sostenible y la ordenación del transporte, contestando que el estudio del Plan de movilidad se había iniciado en 2018, entregándose el 7 de marzo de 2019, planteándose su aprobación y puesta en práctica antes de elaborar la ley; todo quedaría para la siguiente legislatura (*Diario de Sesiones*, 83, de 15 de marzo de 2019). En el pleno del Parlamento de 21 de mayo de 2020 se debatió y aprobó una moción por la que se instaba al Gobierno de Navarra a aprobar el Plan de Movilidad Sostenible e impulsar la creación del Consejo Navarro de la Bicicleta, presentada por los Grupos Parlamentarios Partido Socialista de Navarra, Geroa Bai y Mixto-Izquierda-Ezkerra (*Diario de Sesiones*, 34, de 21 de mayo de 2020). El 21 de enero de 2021 se presentó por Navarra Suma una interpelación sobre la política general en la elaboración del Plan Director de Carreteras

Por su naturaleza, sus determinaciones constituirían elementos vinculantes para las decisiones futuras que afectasen a las redes viarias. Se considerarían requisitos medioambientales a incorporar a los planes y proyectos las Evaluaciones Ambientales Estratégicas de los planes, y la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos de obras.

El proyecto de «Plan Director de Movilidad Sostenible» aporta los datos cuantitativos y gráficos más recientemente publicados de la Red viaria de Navarra: Autopistas 118,25 km. Autovías 223,74 km. Carreteras Desdobladas 25,60 km. Carreteras de Altas Prestaciones 50,77 km. Red de Interés General 232,34 km. Red de Interés de la Comunidad Foral 1.021,04 km. Red Local 2.149,99 km. TOTAL 3.821,73 km.

### III. CONCLUSIONES

De cuanto se ha expuesto deducimos las siguientes:

1ª. Está demostrada la titularidad y el ejercicio de las competencias de las instituciones de Navarra, desde el Reino al tiempo presente, en la ordenación, ejecución, gestión, mantenimiento y regulación de los «caminos» o vías de comunicación terrestres.

2ª. Está reconocida como competencia histórica exclusiva del territorio foral de Navarra por la Ley de 16 de agosto de 1841, por el marco constitucional vigente (DA 1ª CE) y por el artículo 49.1.f) y 3 de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra.

3ª. El régimen jurídico de esta competencia ha evolucionado desde las Leyes de las Cortes del Reino, pasando por las disposiciones reglamentarias de la Diputación Foral, alcanzando de nuevo el rango legal en el marco constitucional vigente, concretado en las Leyes del Parlamento de Navarra 11/1986, de 10 de octubre, y 5/2007, de 23 de marzo.

4ª. Al amparo del marco legal vigente establecido en virtud de la competencia histórica reconocida, el Parlamento de Navarra ha introducido la planificación vinculante para los poderes públicos por medio de los Planes Directores de Carreteras de Navarra.

5ª. En ejercicio de la competencia, el Gobierno y la Administración de la Comunidad Foral han incorporado las técnicas e innovaciones exigidas por los cambios socio-económicos, el conocimiento científico y los modos de gestión, aplicando la cláusula del progreso de los servicios públicos a las peculiaridades de las obras públicas en su planificación, ejecución y gestión.

#### IV. BIBLIOGRAFÍA

- ALTADILL, Julio, Provincia de Navarra. En CARRERAS Y CANDÍ, Francesc, *Geografía general del País Vasco-Navarro*, I, Barcelona: 1912, pp. 141-214.
- ALLI ARANGUREN, Juan-Cruz, Del desarrollo sostenible a la sostenibilidad. Pensar globalmente y actuar localmente, *Revista de Derecho Urbanístico y del Medio Ambiente*, 226 (2006), pp. 139-211.
- ANDRÉS-GALLEGO, José Andrés, Cadena. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, III. Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 37-38.
- *Historia de Navarra*. V. *El siglo XX*. Pamplona: Gobierno de Navarra, 1995.
- ARIZCUN CELA, Alejandro, La Historia Económica en Navarra 1700-1850. El Estado de la cuestión y propuestas de líneas de investigación. En *I Congreso General de Historia de Navarra de los siglos XVIII, XIX y XX*, Pamplona: Príncipe de Viana, 1988, pp. 179-201.
- CREUS NOVAU, José, Agricultura. En *Gran Enciclopedia de Navarra*, I, Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 115-131.
- DIPUTACIÓN FORAL DE NAVARRA, *Diccionario de Legislación Administrativa y Fiscal de Navarra*, 2 vols., Pamplona: Aranzadi, 1969-1975.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, La industria en Navarra en el siglo XIX, *Príncipe de Viana*, anejo 15 (1993), pp. 321-331.
- (dir.), *Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Pamplona, 125 años de historia 1872-1997*, Pamplona: Caja de Ahorros de Pamplona, 1998.
- *Las carreteras de Navarra hace 100 años*, Pamplona: Cámara de Comercio, 1999.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y Valentín VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopista de Navarra, 1993.
- Carretera. En *Gran Enciclopedia de Navarra*. III, Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 154-157.
- IZU BELLOSO, Miguel, *La Policía Foral de Navarra*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1991.
- LAZUÉN ALCÓN, María Piedad, *Cuerpos de policía y seguridad ciudadana en España*, Madrid: Ministerio del Interior, 2000.
- MARTINENA RUIZ, Juan José, Historia del tren. En *Temas de Cultura Popular*, 260, Pamplona: Diputación Foral de Navarra, 1976.
- *Navarra y el tren*, Pamplona: Gobierno de Navarra, 1998.

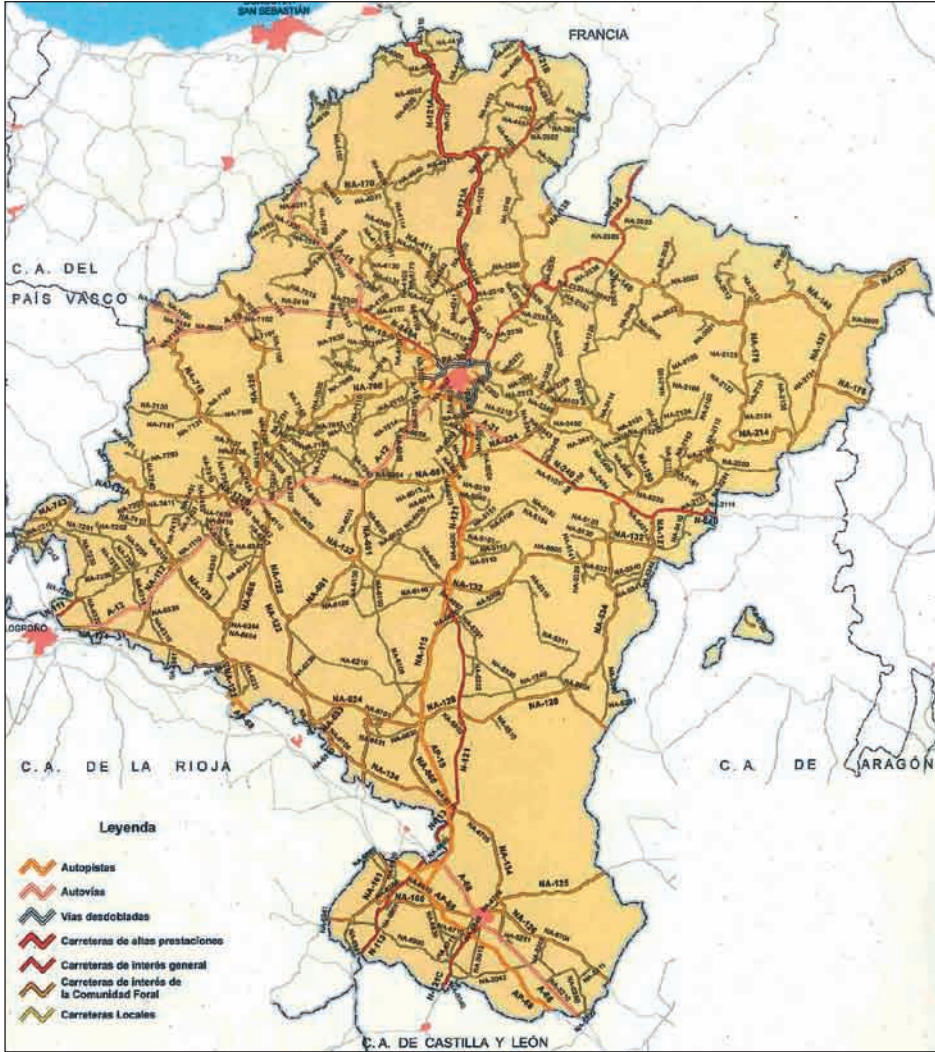
- El ferrocarril eléctrico Pamplona-Aoiz-Sangüesa («El Irati»), *Zangotzarra*, 11 (2007), pp. 115-148.
- *El ferrocarril del Plazaola. Un tren casi legendario que unió Pamplona y San Sebastián (1914-1953)*, Pamplona: Ayuntamiento, 2014.
- MENDOZA SAGASTI, Javier, Industria. En *Gran Enciclopedia de Navarra*. VI. Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 102-123.
- OROZ ZABALETA, Luis, *Legislación Administrativa de Navarra*, 2 vols., Pamplona: Imprenta provincial, 1917-1923. *Apéndices 1917-1959*, Pamplona: Imprenta de la Diputación Foral, en cada año.
- PERIS TORNER, Juan, Ferrocarriles de España. Vía estrecha. En [www.spanishrailwail.com](http://www.spanishrailwail.com). (consultado el 28 de noviembre de 2020).
- PRECEDO LEDO, Andrés, *La red urbana de Navarra*, Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1976.
- Comercio. En *Gran Enciclopedia de Navarra*. III. Pamplona: Caja de Ahorros de Navarra, 1990, pp. 338-348.
- RÍO ALDAZ, Ángel Ramón del, La crisis agraria de comienzos del siglo XIX en Navarra: una aproximación, *Manuscripts*, 10 (1992), pp. 395-413.
- VALVERDE Y ÁLVAREZ, Emilio, *Atlas geográfico-descriptivo de la Península Ibérica, Islas Baleares, Canarias y posesiones española de ultramar*, Madrid: Imprenta y Litografía de la Biblioteca Universal, 1880.
- YUSTE JORDÁN, Arancha, El sistema tributario de Navarra desde el Antiguo Régimen hasta el convenio de 1927, *Revista Jurídica de Navarra*, 23 (1997), pp. 73-10.
- VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín (dir.) y Jesús María USUNÁRIZ GARAYOA, (coord.), *Las Cortes de Navarra desde su incorporación a la Corona de Castilla. Tres siglos de actividad legislativa*. II. 1624-1829, Pamplona: Eunsa, 1993.

## V. ANEXOS

### 5.1. Clasificación de la Red (sin Red Local)



## 5.2. Clasificación de la Red Local







# **COMPETENCIAS FORALES EN MATERIA DE CARRETERAS EN ARABA, BIZKAIA Y GIPUZKOA**

Errepideen arloko foru-eskumenak Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan

Regional competences with regard to roads in Araba, Bizkaia  
and Gipuzkoa

Iñaki AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

Fecha de recepción / Jasotze-data: 1 de junio de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 1 de septiembre de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 1 de septiembre de 2021

Los TTHH del País Vasco ostentan competencias exclusivas en materia de carreteras. A su vez las Instituciones Comunes del País Vasco aprueban su Plan General. En su financiación la trasferencia de la A-8 en 1999, y el mantenimiento de su peaje en Bizkaia y Gipuzkoa, finalizada su concesión en diciembre de 2001, supone la construcción de un modelo distinto, opuesto al vigente en el resto del Estado, en el que las autopistas se están convirtiendo en gratuitas, finalizado su plazo de concesión. El modelo diferencial se sustenta en el ejercicio de plenas competencias en materia de carreteras (modelo exportable al resto de CCAA), con una financiación vía peajes, pero con un sistema incompleto en la medida que existen autovías de uso gratuito para vehículos ligeros, cuando lo normal debiera ser que todos paguen, por el uso y mantenimiento de las carreteras (menos quienes más pagan ahora) estableciendo un umbral máximo de pago total –mensual o anual– inferior al existente. Todo ello de forma coordinada entre los TTHH, de tal suerte que las carreteras pudiesen financiarse a través de peajes o tasas, en las que contribuyan de forma equilibrada todos quienes las utilicen.

Palabras clave: Carreteras, conflictos de competencia, Territorio Histórico, peaje, gravámenes a transporte pesado.



Laburpena. EAeko lurralde historikoez eskumen eksklusiboak dituzte errepideen arloan. EAeko erakunde komunek, berriz, beren plan orokorra onartzen dute. Haiek finantzatzeko, A-8aren transferentzia 1999an egitea, eta haren bidesariari Bizkaian eta Gipuzkoan eustea, emakida amaitu ondoren, beste eredu bat dira, baina osatugabea, ibilgailu arinek doan erabili ahal dituzten autobiak daudelako, baina normalena izan beharko litzateke guztiek (orain gehien ordaintzen dutenek izan ezik) ordaintzea errepideak erabili eta mantentzearen truke, eta guztira gehienez ordaindu beharreko zenbatekoa –hilean edo urtean– orain dagoena baino txikiagoa izatea. Hori guztia lurralde historikoen artean koordinaturik, errepideak bidesarien edo tasen bitartez finantzatu ahal izan daitezten, eta horiek erabiltzen dituzten guztiek era orekatu batez parte hartzea.

Gako-hitzak: Errepideak, lehia-gatazkak, lurralde historikoa, bidesaria, kargak garraio astunari.



The Historical Territories of the Basque Country have exclusive competences with regard to roads. However, the Common Institutions of the Basque Country approve their General Plan. With regard to its financing, the transfer of the A-8

in 1999 and the maintenance of its toll in Bizkaia and Gipuzkoa, at the end of the concession period, represents a different model but one that is incomplete inasmuch as there are motorways for use free of charge by light vehicles, when the normal situation would be that everyone pays for the use and maintenance of the roads (except those who pay the most now), establishing a maximum total monthly or annual payment threshold that is lower than the existing one. This should be done with coordination between the Historical Territories, in such a way that the roads are financed through tolls or fees, where all those who use them contribute in a balanced way.

Keywords: Roads, conflicts of competence, Historical Territory, tolls, heavy goods vehicle transport levies.

## SUMARIO

I. INTRODUCCIÓN. II. EXAMEN DE LA DISTRIBUCIÓN COMPETENCIAL. EN PARTICULAR LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO, EN APLICACIÓN DEL ART. 149 CE, A LA LUZ DE LA JURISPRUDENCIA DEL TC. III. COMPETENCIAS DE LA CA DE EUSKADI EN MATERIA DE CARRETERAS. 3.1. Los traspasos del Estado a Euskadi son transferidos a su vez al correspondiente Territorio Histórico. 3.2. El Plan General de carreteras del País Vasco. 3.3. Conflictos de competencia resueltos por la Comisión Arbitral. IV. COMPETENCIAS DE LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS. 4.1. Exclusividad en la planificación, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras. 4.2. Transposición de Directivas sobre gravámenes a vehículos pesados: discriminación indirecta apreciada por los Tribunales en su aplicación por tramos en la N-1 y en la A-15 en Gipuzkoa. V. CONCLUSIONES.

### I. INTRODUCCIÓN

El EAPV establece en su art. 10.34 como competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de Euskadi la:

«materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, número 1, del artículo 148 de la Constitución, las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostentan o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del artículo 3 de este Estatuto».

Recuérdese que el art. 148.1.5 CE determina que las comunidades autónomas podrán asumir las competencias en materia de «ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma»... Y el art. 3 EAPV dispone que: «Cada uno de los Territorios Históricos que integran el País Vasco podrán, en el seno del mismo, conservar o, en su caso, restablecer y actualizar su organización e instituciones privativas de autogobierno», todo ello en el marco de lo dispuesto por la Disposición Adicional 1ª de la Constitución que «ampara y respeta los derechos históricos de los territorios forales».

Por lo tanto, claramente en materia de carreteras y caminos se invocan esos derechos que los TTHH han ejercido a lo largo de los últimos siglos, lo que concreta la LTH<sup>1</sup> al reconocérseles como competencia exclusiva en su art. 7.8:

«la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos. Al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, los Territorios Históricos pondrán en vigor para sus redes las normas técnicas y de señalización que se establezcan en el Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma, y en aquellas carreteras que sean prolongación de las de la Red estatal o que enlacen con las de otros Entes Públicos extracomunitarios o entre los propios Territorios Históricos, realizarán, como mínimo, aquellas previsiones, objetivos, prioridades y mejoras que se establezcan en dicho Plan General de Carreteras. Cuando en los planes de la Comunidad Autónoma, del Estado, de otros Entes Públicos extracomunitarios o de los Territorios Históricos, se contemple el establecimiento de nuevas vías de comunicación cuyo trazado incida respectivamente en los Territorios Históricos o en los límites a estos, se procederá a coordinar dichos planes sobre la base de las facultades y atribuciones respectivas. Todo ello sin merma de lo dispuesto en el artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía».

De lo que claramente se trasluce que en materia de carreteras las competencias de las distintas Administraciones Públicas deben coordinarse, en primer lugar, porque el sentido común lo impone, y además porque todas ellas están interconectadas con la red de los distintos TTHH, lo que se materializa a través del «Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma»<sup>2</sup>. Y, asimismo, se interconectan con la red estatal de carreteras, o del resto de CCAA con las que enlazan, al igual que con la red internacional o con las carreteras del País Vasco francés con las que forzosamente necesitan coordinarse.

## **II. EXAMEN DE LA DISTRIBUCIÓN COMPETENCIAL. EN PARTICULAR LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO, EN APLICACIÓN DEL ART. 149 CE, A LA LUZ DE LA JURISPRUDENCIA DEL TC**

En la actualidad la Ley 37/2015, de 29 de septiembre –aprobada por las Cortes Generales– es la vigente en materia de carreteras. En su anexo II se relaciona el catálogo de las carreteras estatales con su concreta denominación.

<sup>1</sup> Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de relaciones entre las Instituciones comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos (BOPV 10.12.1983).

<sup>2</sup> Ley 2/1989, de 30 de mayo, regula el Plan General de Carreteras del País Vasco (BOPV 09.06.1989).

Y corresponde al Ministerio de Fomento la actualización del inventario de las carreteras estatales. En su contenido la Ley 37/2015 regula la planificación, proyecto, construcción, explotación, así como el uso y defensa de las carreteras estatales<sup>3</sup>.

Su Disposición Adicional 2<sup>a</sup>, en relación con la normativa técnica básica y de señalización, determina que:

«1. Se habilita al Ministerio de Fomento para que determine la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la seguridad viaria, señalización, balizamiento y sistemas de contención de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional que aplique el Estado español. 2. El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia».

Al efecto, son múltiples los conflictos de competencia que ha resuelto el TC. Como recuerda la STC 168/2009, de 9 de julio, la controversia en relación con las competencias estatales y autonómicas en materia de carreteras, ha sido objeto de delimitación en las SSTC 65/1998, de 18 de marzo, y 132/1998, de 18 de junio. La STC 65/1998 resolvió el recurso de inconstitucionalidad promovido por la Generalidad de Cataluña contra determinados preceptos de la Ley 25/1988 de carreteras, que ahora está derogada por la vigente Ley 37/2015. El TC concluye que la competencia estatal se fundamenta en «su propia red de carreteras», dado que la materia de carreteras se subsume o incluye en la de «obras públicas», art. 149.1.24 CE. Precepto, este último, por el que explícitamente se atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de «obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma». Por consiguiente, se entiende que las carreteras son una modalidad más de obra pública, y en la medida que sean de interés general o afecte a más de una CCAA, son competencia del Estado (STC 65/1998, FJ 8)<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Su disposición final quinta determina que: «1. Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado la Constitución, en sus artículos 149.1.21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup>, sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma. 2. El artículo 27.2 y la disposición final segunda se dictan al amparo de los artículos 149.1.13<sup>a</sup> y 18<sup>a</sup> de la Constitución que atribuyen al Estado la competencia sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia sobre la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, respectivamente».

<sup>4</sup> En el FJ 3<sup>o</sup> de la STC 168/2009 se indica con referencia a la precedente STC 65/1998 que: «la concreción de cuáles sean las carreteras ‘de interés general’ corresponde, en principio, al Estado, sin perjuicio del ulterior control de este Tribunal; y [...] puesto que el constituyente no ha precisado qué deba entenderse por obras públicas de ‘interés general’, sin que pueda darse a la expresión un sentido

Desde la doctrina en los comentarios a esta Sentencia 65/1998<sup>5</sup>, ya se ha destacado que:

«el fundamento de que en el País Vasco y Navarra no existan carreteras estatales no es otro que los derechos históricos que en la materia pueden esgrimir esos territorios forales, derechos que la CE ampara y respeta en su Disposición Adicional 1ª[...] Con apoyo en esta Disposición, los territorios forales pueden asumir competencias que el artículo 149.1 CE atribuye en exclusiva al Estado, y que por ello no pueden ser asumidas por el resto de las CC AA en sus respectivos Estatutos. Es decir, que el límite insuperable que supone el artículo 149.1 CE para todas las CC AA puede ser salvado por los territorios forales invocando para ello sus derechos históricos»<sup>6</sup>.

Ahora bien, respecto a la vigente Red de Carreteras del Estado, tras la aprobación de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, la STC 132/1998, de 18 de junio, dio respuesta a su constitucionalidad, tras el recurso interpuesto por el Presidente del Gobierno. Y en relación con las autopistas A-1, A-8 y A-68, contenidas en el anexo de la Ley vasca se indica, que:

«todas las partes en el presente proceso reconocen que las autopistas A-1, A-8 y A-68 forman actualmente parte del catálogo de carreteras de la Red de interés

---

unívoco, los órganos estatales (y muy singularmente el legislador) disponen de un margen de libertad para determinar en qué supuestos concurren las circunstancias que permiten calificar a una carretera como de interés general e integrarla en la Red de Carreteras del Estado, correspondiendo a este Tribunal sólo un control externo en el sentido de que su intervención se limita a determinar si se han transgredido los márgenes dentro de los cuales los órganos del Estado pueden actuar con libertad» (STC 65/1998, de 18 de marzo, FJ 10). De esta manera, el criterio del 'interés general' viene a completar al puramente territorial, sin excluirlo esencialmente, pero añadiendo al mismo una dimensión cualitativa que permite atender a la relevancia de las carreteras en su función de infraestructuras del transporte y las comunicaciones terrestres (esto es, a la trascendencia de los itinerarios del tráfico o transporte que se efectúa sobre las mismas), introduciendo así una mayor racionalidad en el reparto de competencias en esta materia» (STC 65/1998, FJ 11). «La integración de una carretera en un itinerario de interés general» no puede considerarse inconstitucional simplemente por apelar al concepto de 'interés general», ya que, como hemos indicado, tal criterio no es ajeno a la distribución de competencias trazada en esta materia por la Constitución y los Estatutos de Autonomía, y no excluye la consideración simultánea del criterio territorial» (STC 65/1998, FJ 12)».

<sup>5</sup> CANO CAMPOS, T., Las competencias del Estado en materia de carreteras. [A propósito de la STC 65/1998, de 18 de marzo, sobre la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras], BIB 1998\488, *Repertorio Aranzadi del Tribunal Constitucional*, IV (1998), p. 29.

<sup>6</sup> *Ibid*, continúa señalando el profesor CANO que: «Resulta claro, en su consecuencia, que en atención a las facultades que en determinadas materias hayan podido ostentar históricamente tanto el País Vasco (más exactamente los territorios forales que hoy integran dicha Comunidad) como Navarra, sus respectivos Estatutos pueden haber asumido dichas competencias, aunque las mismas se reserven en exclusiva al Estado. Para ello es preciso, como es lógico, que se trate de auténticos derechos históricos, esto es, que se trate de competencias que históricamente hayan sido ejercidas por sus instituciones forales y que hayan sido asumidas en el Estatuto como tales...».

general del Estado, y que en la actualidad su titular es el Estado, que ostenta plena competencia sobre ellas. En consecuencia, según lo previsto en la Ley de las Cortes Generales 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, seguirán sujetas a la potestad de las instituciones del Estado mientras no se modifique la Red estatal de carreteras por el procedimiento previsto en dicha Ley general, sin que a tal efecto sea relevante el hecho de su régimen concesional» (STC 65/1998, FFJJ 4, 11 y 12).

Y se añade que:

«la concreta declaración de que la titularidad del Estado sobre las autopistas de su competencia es provisional resulta contraria al bloque de la constitucionalidad». «Que se proceda o no al traspaso de funciones y servicios sobre estas carreteras estatales es una eventualidad ajena de todo punto a la potestad legislativa del Parlamento Vasco, y que depende de si se modifica, o no, en el futuro la Red estatal de carreteras [...] nunca un legislador autonómico puede disponer nada acerca del ámbito legislativo propio del legislador estatal, ni puede decir nada sobre el momento de entrada en vigor de las leyes del Estado».

Finalmente, en los FFJJ 13 y 14 de la STC 132/1998 se enjuicia como inconstitucional la inclusión en la Red vasca de carreteras del tramo de la N-1 de Madrid a Irún que discurre por el Condado de Treviño<sup>7</sup>.

La posterior modificación de la Ley 2/1989, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, por la Ley 5/2002 –una vez transferida la autopista A-8 (Bilbao-Behobia) en 1999 al País Vasco<sup>8</sup>– fue recurrida por el Presidente del

---

<sup>7</sup> El Gobierno Vasco, según lo indica la STC 132/1998, fundamenta la competencia del País Vasco en el art. 10.34 EAPV: «al determinar que «en materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, núm. 1 del art. 148 CE, las Diputaciones Forales conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostentan o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del art. 3 de este Estatuto»... constata esta parte que, desde 1870, el Órgano Foral alavés ha ejercido todas las labores de conservación, reparación, mejora y policía en el tramo discutido, denominado «la legua del Rey». Además, una vez aprobado el Estatuto, la Diputación alavesa ha seguido ejercitando actuaciones sobre la N-1 a su paso por Treviño. Resulta, pues, a su juicio, difícilmente explicable que, habiendo estado el mencionado tramo sometido secularmente al ámbito de gestión de la Diputación alavesa, reivindique la Administración estatal su titularidad, pretendiendo formalmente fundamentarlo en un supuesto de incorporación al Anexo de la Ley 25/88, a través del excepcional sistema de delimitación perimetral o lineal discontinua porque, en otros supuestos en que se ha considerado que una vía gestionada por otra Administración territorial debiera formar parte de la red estatal, se ha procedido a su incorporación en el catálogo a través del sistema legalmente previsto al efecto, sea en los textos reguladores de las carreteras cuando se trata de un cambio de titularidad de la vía, sea a través del sistema de traspaso de bienes y servicios. Ningún sistema de cesión ni de traspaso se conoce que pudiese modificar la afirmación de titularidad que sobre el mencionado tramo se expresó en el Decreto 3.021/1978, cuando se incluyó entre los tramos de la N- 1 referidos en el Real Decreto 2.850/1977 el designado como: «de L.P Álava a L. P. Álava, provincia de Burgos».

<sup>8</sup> Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre, sobre traspaso de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras, por el que se publica



Gobierno ante el TC, en la medida en que contempla en su seno el «tramo de la autopista A-1 comprendido entre el límite de Álava y Armiñón y el de la autopista A-68, con comienzo en el enlace A-8 (Solución Sur) y fin en el límite con La Rioja». En ambos casos la STC 168/2009, de 9 de julio, concluye que:

«resulta clara la vulneración de la competencia estatal sobre ambos tramos de autopista, por cuanto basta para apreciarla con la simple constatación de que los mismos forman parte de la Red de carreteras del Estado, tal como las partes comparecidas han reconocido y resulta del anexo del Real Decreto 1421/2002, de 27 de diciembre, que modifica el inventario de autopistas de peaje integradas en la Red de carreteras del Estado» (FJ 4º)».

Con posterioridad, el Real Decreto 1414/2018, de 3 de diciembre, y el Decreto 174/2018, de 3 de diciembre (BOPV 5 de diciembre) hacen público, de forma simultánea, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, sobre ampliación de funciones y servicios traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco, por el Real Decreto 2769/1980, en materia de carreteras. Al efecto, se materializa el traspaso al País Vasco de la titularidad del tramo de la autopista A-1 comprendido entre el límite de Álava y Armiñón «en condiciones de uso libre de peaje, así como las funciones y servicios correspondientes hasta ahora ejercidos por la Administración General del Estado».

Finalmente, el Real Decreto 314/2019, de 26 de abril (BOE 6 de mayo), y el Decreto 71/2019, de 30 de abril, (BOPV 6 de mayo), hacen público, de forma simultánea, el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, sobre ampliación de funciones y servicios traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco, por el Real Decreto

---

en el BOE 29.12.1999, el acuerdo de la comisión mixta de transferencias con el que se materializa el traspaso «a la Comunidad Autónoma del País Vasco las funciones y servicios hasta ahora ejercidos por la Administración del Estado en relación con la autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao-Behobia). Queda traspasada a la Comunidad Autónoma del País Vasco la titularidad de la autopista A-8, que se detalla en la relación número 1. La Comunidad Autónoma del País Vasco, en relación al régimen competencial de sus territorios históricos, y conforme determinen sus normas institucionales, se subroga en la posición jurídica ostentada hasta ahora por la Administración del Estado como consecuencia de su titularidad sobre la autopista A-8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración del Estado mantendrá a su cargo respecto a sociedad concesionaria de la autopista, hasta el 31 de diciembre del año 2001, todas las obligaciones y derechos con repercusiones económicas y financieras derivados de la aplicación del contrato de concesión en vigor. A tal efecto, la Comunidad Autónoma del País Vasco facilitará al Ministerio de Fomento la información que este le solicite para su determinación... El traspaso será efectivo *a partir del* día siguiente a aquel en que entre en vigor el Real Decreto por el que se dé de baja en la Red de Carreteras del Estado la autopista objeto de este traspaso». Con idéntico contenido en el BOPV de 30.12.1999 se publica el Decreto 433/1999, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de 15 de noviembre, sobre traspaso de servicios a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras.

2769/1980, en materia de carreteras. Y al efecto se materializa el traspaso «a la Comunidad Autónoma del País Vasco la titularidad del tramo de la autopista AP-68 Bilbao-Zaragoza que discurre por su territorio»<sup>9</sup>.

### III. COMPETENCIAS DE LA CA DE EUSKADI EN MATERIA DE CARRETERAS

#### 3.1. Los traspasos del Estado a Euskadi son trasferidos a su vez al correspondiente Territorio Histórico

En los Acuerdos de la Comisión Mixta de Transferencias, ya citados, el Estado traspasa las carreteras a la CA del País Vasco. Por primera vez, tras la aprobación del EAPV, el Real Decreto 2769/1980<sup>10</sup>, transfiere a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras:

«Todas las funciones y potestades hasta ahora ejercidas por el Gobierno y la Administración del Estado sobre la totalidad de carreteras, caminos y autopistas no sujetas a régimen de concesión, que hasta la actualidad han sido de titularidad estatal, en aquellos tramos que discurren dentro del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, incluidos los correspondientes itinerarios de las redes nacionales básicas, complementaria y regional [...]. La Comunidad Autónoma Vasca se sujetará a las normas técnicas que dicte el Estado sobre construcción y conservación de carreteras [...].»

Con posterioridad las autopistas en régimen de concesión (A-8, A-1 y A-68) han sido traspasadas a Euskadi en 1999<sup>11</sup>, 2018<sup>12</sup> y 2019<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> Entre otras especificidades el Acuerdo publicado indica que: «El traspaso del tramo transferido de autopista respetará el régimen jurídico aplicable a la concesión afectada... Se arbitrarán las medidas de coordinación necesarias entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco para fomentar la participación de esta última en los órganos de relación y control de la empresa concesionaria... Una Comisión Técnica, integrada por igual número de representantes de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de la Administración del Estado, establecerá las condiciones para que se materialice la gestión diferenciada y separada de las concesiones administrativas resultantes...».

<sup>10</sup> BOE 27.12.1980, también publicado en el BOPV de 23.01.1981.

<sup>11</sup> Real Decreto 1837/1999, de 3 de diciembre (BOE 29.12.1999). Con idéntico contenido en el BOPV de 30.12.1999 se publica el Decreto 433/1999, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de 15 de noviembre, sobre traspaso de servicios a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras (A-8).

<sup>12</sup> Real Decreto 1414/2018, de 3 de diciembre, y Decreto 174/2018, de 3 de diciembre (BOPV 5 de diciembre) publican el traspaso de servicios a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras (A-1).

<sup>13</sup> Real Decreto 314/2019, de 26 de abril, y Decreto 71/2019, de 30 de abril (BOPV 6 de mayo) publican el traspaso de servicios a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras (A-68).

Y a su vez la CA trasfiere a cada uno de los Territorios Históricos, todas las carreteras y autopistas, de conformidad con su localización territorial. Así, los Decretos 45/1985<sup>14</sup> y 55/1985<sup>15</sup> transfieren a Gipuzkoa y Bizkaia:

«Todas las funciones y potestades en materia de planificación, financiación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos y autopistas [...] de titularidad de la Comunidad Autónoma Vasca, en aquellos tramos que discurren dentro de su Territorio Histórico, incluidos los itinerarios de las redes básicas, complementaria y regional».

Y la autopista A-8 (Bilbao-Behobia) fue traspasada a los TTHH de Gipuzkoa y Bizkaia, en diciembre del año 2000, por los Decretos 261/2000<sup>16</sup> y 263/2000<sup>17</sup> respectivamente.

El caso del Territorio Histórico de Araba es distinto porque sus competencias entroncan con un régimen ininterrumpidamente gestionado por su Diputación Foral. El Reglamento foral vigente durante más de cincuenta años en materia de carreteras en Araba, es decir hasta la entrada en vigor de la Norma Foral 20/1990 de carreteras<sup>18</sup>, fue aprobado por la Diputación Foral en su sesión de 15 de diciembre de 1939<sup>19</sup>.

### 3.2. El Plan General de carreteras del País Vasco

El preámbulo de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, aprobada por el Parlamento Vasco, justifica el Plan General como instrumento de coordinación dado:

<sup>14</sup> BOPV 06.03.1985.

<sup>15</sup> BOPV 06.03.1985.

<sup>16</sup> BOPV 29.12.2000. En la publicación del Acuerdo de trasferencias se dispone que: «Los Órganos Forales del Territorio Histórico de Gipuzkoa asumen, con referencia a su ámbito territorial, todas las funciones y potestades en materia de planificación, financiación, proyecto, construcción, conservación, modificación, uso y explotación, sobre el tramo de la autopista A-8 del Cantábrico (Bilbao-Behobia) cuyo itinerario se desarrolla en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, todo ello en los términos que especifica el presente Acuerdo».

<sup>17</sup> BOPV 29.12.2000. En la publicación del Acuerdo de trasferencias, además de lo indicado en la nota precedente, pero en el presente caso referido a Bizkaia, se dispone que: «respecto al contrato de concesión en vigor por el que se gestiona actualmente la autopista A-8, le seguirá correspondiendo a las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma transitoriamente, hasta el vencimiento del contrato, llevar la unidad de todas las relaciones formales y de control económico que se realizan a través de la Delegación del Gobierno en la concesionaria, la aprobación de las autorizaciones a la concesionaria relacionadas con su régimen social y la aprobación de las normas de carácter general que incidan en las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios de la autopista».

<sup>18</sup> BOTHA 09.12.1990

<sup>19</sup> Incluso en el Territorio Histórico de Araba se aprobó el Decreto 3.140/1975 (BOE 01.12.1975) para adaptar la aplicación de la Ley estatal de Carreteras de 19.12.1974.

«el carácter continuo y unitario de las redes viarias, la compatibilidad de la planificación viaria con otros ámbitos, entre los que se subrayan el del transporte, el de la regulación del tráfico, el de la ordenación territorial y medioambiental, el de la economía y, sobre todo, por coherencia con [...] la Ley 27/1983, que demanda de las Administraciones forales la ejecución como mínimo de las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras contenidos en el Plan General de Carreteras aprobado por las Instituciones Comunes [...]».

El Plan General jerarquiza las carreteras del País Vasco<sup>20</sup>, en atención a su funcionalidad, en cinco redes (art. 5): red de interés preferente, red básica, red complementaria, red comarcal y red local. La red de interés preferente comprende los itinerarios de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos, así como los que atiendan un volumen considerable de vehículos pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas. La red básica incluye las carreteras que, sin pertenecer a la red de interés preferente, estructuren cada territorio histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico importante conecten TTHH o las une con otras CCAA. La red complementaria conecta los itinerarios de alta capacidad de las redes básicas y de interés preferente con las arterias urbanas. La red comarcal abarca las carreteras que, sin un tráfico importante, comuniquen comarcas vecinas. Y, por último, la red local está integrada por el resto de las carreteras que no se integren en las redes ya descritas.

Finalmente, como establece la Ley (art. 15), corresponde a los órganos forales de los TTHH fijar el conjunto de previsiones, objetivos, prioridades y mejoras de los programas de actuaciones del Plan General de Carreteras del País Vasco, dentro de su ámbito territorial y conforme a sus competencias. Y como órgano de coordinación se crea la Comisión del Plan General de Carreteras integrada por tres representantes del Gobierno Vasco, más los representantes de cada uno de los TTHH (art. 22).

### 3.3. Conflictos de competencia resueltos por la Comisión Arbitral

Son tres los conflictos resueltos por la Comisión Arbitral, prevista en el art. 39 EAPV<sup>21</sup>. En todos los casos se trata de conflictos planteados por el Go-

<sup>20</sup> La denominación de las carreteras del País Vasco se determina, teniendo en cuenta la clasificación jerárquica, de conformidad con las previsiones del art. 6 de la Ley 2/1989.

<sup>21</sup> «Los conflictos de competencia que se puedan suscitar entre las Instituciones de la Comunidad Autónoma y las de cada uno de sus Territorios Históricos se someterán a la decisión de una comisión arbitral, formada por un número igual de representantes designados libremente por el Gobierno Vasco y por la Diputación Foral del Territorio interesado, y presidida por el Presidente del Tribunal Superior

bierno Vasco, en los que fundamentalmente se deslinda entre las competencias de tráfico (que corresponden a la CA) de las competencias de carreteras (propias de los órganos forales).

En primer lugar, el Gobierno Vasco plantea un conflicto positivo de competencia frente al Decreto Foral 46/2002, aprobado por el Consejo de Diputados de Araba, por el que se regula el sistema de control de la Red Viaria Foral y el Centro de Control de Carreteras (BOTH 02.08.2002). La Resolución 1/2003, de 24 de febrero, aprobada por el Pleno de la Comisión Arbitral, responde al conflicto positivo de competencia<sup>22</sup>, y para ello parte de que a la Diputación corresponde la competencia en materia de carreteras, pero al Gobierno Vasco la gestión de tráfico. Por consiguiente,

«la colaboración de la Diputación Foral con otras Administraciones Públicas competentes en materia de carreteras, no justifica, sino que desautoriza la adopción de ciertas soluciones o fórmulas cooperativas. A saber, aquellas cuyo establecimiento y desarrollo presupongan la atribución al Territorio Histórico de competencias ajenas a la lista que taxativamente fija el repetido artículo 7.8 de la Ley de Territorios Históricos»<sup>23</sup>,

Y como tales entiende las que, a su juicio, invaden las competencias de tráfico y seguridad vial, aunque entre estas últimas no puede dudarse de que a los TTHH corresponde, por ejemplo, la competencia de conservación de las carreteras, que en ocasiones plantea problemas de difícil deslinde con la detección de problemas de seguridad vial, con origen, por ejemplo, en problemas de conservación de las carreteras.

---

de Justicia del País Vasco...». Véase al respecto la Ley 13/1994, de 30 de junio, por la que se regula la Comisión Arbitral (BOPV 27 de julio de 1994).

<sup>22</sup> La Resolución se encuentra publicada en el BOPV de 09.04.2003, y acoge íntegramente las pretensiones del Gobierno Vasco y, por lo tanto, declara literalmente: «1.- Que los siguientes preceptos del Decreto Foral del Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava de 30 de julio de 2.002, regulador del sistema de control de la Red Viaria Foral y creador del Centro de Control de Carreteras, vulneran, como a continuación se precisa, la distribución de competencias asignadas a las Instituciones Comunes y Forales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y exigen las modificaciones oportunas: – Artículo 2.1 del Decreto Foral: Son contrarias a Derecho las referencias a la señalización vertical variable, los postes de auxilio y socorro, y los semáforos. – Artículo 2.3 II del Decreto Foral: Da entrada indebidamente la expresión: «...entre las que podrá incluir su relación con el sistema y el Centro del Control de las Carreteras». – Artículo 4 e del Decreto Foral: Realiza una mención improcedente de los mensajes y usos de la señalización vertical variable. – Artículo 7 del Decreto Foral: Tiene que interpretarse en consonancia con los pronunciamientos anteriores. 2.- Que el Gobierno Vasco es titular de las competencias que, indebidamente atribuidas en los pasajes del Decreto Foral que acaban de citarse, pertenecen a la materia de gestión de tráfico y seguridad vial».

<sup>23</sup> Recuérdese que el art. 7.8 LTH, atribuye a los TTHH la competencia de «la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras».

En segundo lugar, el Gobierno Vasco plantea un conflicto positivo de competencia en relación con «las actuaciones encaminadas a la instalación de Cámaras de Televisión en Carretera Nacional N.622 y tendido de fibra óptica por parte de la Diputación Foral de Álava». La Resolución 4/2003, de 6 de octubre, aprobada por el Pleno de la Comisión Arbitral, responde al conflicto positivo de competencia<sup>24</sup>, en la que la Diputación comunica al Gobierno Vasco que las obras:

«tenían por objeto instalar las cámaras de video, así como el tendido de la fibra óptica, con la finalidad de posibilitar las funciones de conteo de vehículos, puesta en funcionamiento de estaciones meteorológicas, así como elemento de control de la seguridad vial en los túneles, como es el caso de Aiurdin, todo ello de plena y completa competencia de la Diputación Foral de Álava».

Obviamente, si la finalidad de las cámaras de vídeo o del tendido de fibra óptica fuese la conservación –o el mantenimiento– de las carreteras, la competencia para su instalación no podría cuestionarse desde la perspectiva de las competencias atribuidas a los TTHH por el art. 7.8 LTH<sup>25</sup>.

Sin embargo, si la finalidad se pretende justificar desde «la seguridad vial en los túneles», o desde el tráfico, la competencia se atribuye al Gobierno Vasco. Y todo ello a pesar de que la actuación administrativa de la Diputación, según la Comisión Arbitral,

«podría encontrar cobertura legal, al menos en el caso del túnel, en el artículo 2.1 del Decreto Foral 46/02 del Consejo del Diputados [...] que regula el sistema de control de la red viaria foral y el centro de control de carreteras que

---

<sup>24</sup> La Resolución se encuentra publicada en el BOPV de 23.01.2004, y decide literalmente en cuanto al fondo debatido: « 2.– Que la pretensión de la Diputación Foral de Álava de instalar dos cámaras de televisión en la carretera N-622, salida del Túnel de Aiurdin y enlace de Echávarri-Viña con la finalidad, entre otras, de realizar funciones de conteo de vehículos y de control de seguridad vial, vulnera la distribución de competencias asignadas a las Instituciones Comunes y Forales de la Comunidad Autónoma del País Vasco ya que las mismas pertenecen a la materia de gestión de tráfico y seguridad vial cuya titularidad de gestión corresponde al Gobierno Vasco. 3.– Que igual pronunciamiento merece la pretensión de la Diputación Foral de Álava de instalar el tendido de fibra óptica con finalidad contenida en el anterior pronunciamiento de la presente Resolución».

<sup>25</sup> En tal sentido la propia Resolución 4/2003 de la Comisión Arbitral lo explicita cuando dice: «Es cierto que la utilización del sentido común parece aconsejable que aquella administración que tiene competencia en el mantenimiento de las infraestructuras viales pueda tener una información permanente, por ejemplo, del estado físico de los túneles. Pero esta resolución tiene por finalidad, desde la estricta perspectiva jurídica, dar contestación al problema planteado para lo que necesariamente se deberá de realizar el juicio de valor pertinente por ver la finalidad que la administración afectada ha manifestado respecto a la utilización de las videocámaras. Y es en este aspecto donde la Diputación Foral de Álava manifiesta de forma indubitada que su pretensión a la hora de instalar los mecanismos de reproducción visual tiene por finalidad la posibilidad de, entre otros, el conteo de vehículos y la seguridad vial en los túneles».

establece como elemento integrante en el sistema de control «los elementos de control de túneles». Parece por tanto que la materialización física de la instalación de la cámara podría estar bajo la cobertura del título competencial del ordenamiento jurídico vigente, pero el análisis no debe centrarse en estos términos, al menos no exclusivamente, y habrá que estar a la finalidad de la utilización de los medios por ver si de esa forma se quiebra el ámbito competencial entre las dos administraciones afectadas».

Por último, en tercer lugar, el Gobierno Vasco plantea un conflicto positivo de competencia frente a la Diputación Foral de Gipuzkoa en relación con la negativa a otorgar una «autorización para la instalación de equipamientos y realización de obras en el punto kilométrico 416,7 de la Carretera N-1 (Olaberria)». La Resolución 6/2003, de 3 de noviembre, aprobada por el Pleno de la Comisión Arbitral, responde al conflicto positivo de competencia<sup>26</sup>, que dirime entre las competencias en materia de carreteras y las de tráfico.

En concreto, la Administración autonómica quiere instalar dentro del Territorio Histórico de Gipuzkoa, un equipamiento cuyas características consisten en un panel de mensaje variable colocado sobre su soporte con cámara de televisión, lazos magnéticos para la detención y cuenteo de vehículos, más un armario de equipos electrónicos que controlan los equipamientos y las comunicaciones, y, por último, la instalación de una estación meteorológica y un poste de auxilio de SOS. La literalidad de los medios materiales referenciados y su finalidad, supervisar telemáticamente el estado de la circulación, recoger, clasificar y analizar datos de interés para el tráfico como volumen, velocidad media, nivel de servicio, detención e incidentes de tráfico, pronta respuesta a los incidentes y accidentes de tráfico etc., constituyen elementos del conjunto de competencias referidos a la competencia genérica de «gestión de tráfico», ámbito competencial de las Instituciones Comunes del País Vasco que en nin-

---

<sup>26</sup> La Resolución se encuentra publicada en el BOPV de 23.01.2004, y decide literalmente en cuanto a las pretensiones del Gobierno Vasco: «1.– Que la titularidad de las competencias controvertidas relativas a la regulación, gestión y control de tráfico, en el sentido expresado en la solicitud del Director de Tráfico del Gobierno Vasco de 9 de octubre del 2002, corresponde a los órganos competentes del Gobierno Vasco, en cuanto a que los elementos que se pretenden instalar son propios de las atribuciones que sobre toda clase de señalización variable o instrumento de información y gestión de la circulación sobre las vías públicas integran la competencia sobre el tráfico. 2.– Que referente a la pretensión de que esta Comisión Arbitral declare que la Diputación Foral de Guipúzcoa debe otorgar sin demora autorización al Departamento de Interior para la instalación de equipamientos y realización de obras, necesarios para el ejercicio de las competencias de la Administración Autonómica en materia de Tráfico y Circulación de Vehículos en los concretos puntos, tramos de vías del Territorio Histórico de Guipúzcoa al que se refiere la solicitud cursada por el Director de Tráfico en escrito 9 de Octubre del 2002, queda fuera del alcance competencial que el Ordenamiento Jurídico vigente confiere a esta Comisión Arbitral, sin perjuicio de la previsión establecida en el párrafo segundo del artículo 68 de la LCA».

gún caso se enmarcan entre las atribuidas por el art. 7.8 LTH a los TTHH. Por ello la autorización que el Gobierno Vasco solicita a la Diputación Foral de Gipuzkoa, se adscribe, a juicio de la Comisión Arbitral, en la competencia de gestión de tráfico vial.

## IV. COMPETENCIAS DE LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS

### 4.1. Exclusividad en la planificación, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras

A la luz de lo dispuesto en el art. 7.8 LTH, en desarrollo de las previsiones del marco constitucional y estatutario, nadie discute las competencias exclusivas en materia de carreteras de los TTHH. La regulación en cada Territorio Histórico se lleva a cabo por las correspondientes Normas Forales: en Araba por la NF20/1990, de 25 de junio<sup>27</sup>; en Bizkaia por la NF 2/2011, de 24 de marzo<sup>28</sup>, y en Gipuzkoa el Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, aprueba el Texto Refundido de la NF de Carreteras y caminos<sup>29</sup>. Todo ello sin perjuicio de que existan múltiples normas complementarias que regulan peajes<sup>30</sup>, subvenciones<sup>31</sup>, o vías ciclistas<sup>32</sup>.

En el contenido de las Normas Forales de carreteras se regulan sus previsiones de planificación, con expresa remisión a los instrumentos de ordenación

---

<sup>27</sup> BOTHA de 09.07.1990.

<sup>28</sup> BOB de 29.03.2011.

<sup>29</sup> BOG de 21.06.2006.

<sup>30</sup> Por ejemplo, la Norma Foral 4/2020, de 6 de noviembre, regula el canon de utilización de determinados tramos entre Beasain-Bergara de la autovía A-636 del Territorio Histórico de Gipuzkoa (BOG 12.11.2020).

<sup>31</sup> El Acuerdo 317/2018, del Consejo de Gobierno Foral de 12 de junio, aprueba las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a los residentes en el Territorio Histórico de Álava por el peaje satisfecho, en los tramos subvencionables de la autopista AP-1 y de la AP-68 (BOTHA 20.06.2018). En Bizkaia, el Decreto Foral 122/2020, de 15 de diciembre, de la Diputación Foral de Bizkaia, aprueba las bases reguladoras y la convocatoria para el año 2021 de subvenciones destinadas a personas físicas usuarias de las infraestructuras viarias, gestionadas directamente, sometidas a peaje de titularidad foral (BOB 30.12.2020). En Gipuzkoa, el Decreto Foral-Norma 4/2010, de 15 de junio, fija la cuantía del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1 a partir del 1 de julio de 2010, y la regulación de los descuentos (BOG 01.07.2010), la posterior Norma Foral 19/2014, de 23 de diciembre, modifica algunos preceptos del Decreto Foral-Norma 4/2010 (BOG 31.12.2014), e igualmente lo hace la Norma Foral 9/2019, de 23 de diciembre (BOG 30.12.2019).

<sup>32</sup> A este último propósito, en Gipuzkoa la NF 1/2007, de 24 de enero, regula las vías ciclistas, y la NF 6/2014, de 30 de junio, regula su plan territorial sectorial. En Araba lo regula la NF 4/2010, de 8 de marzo. Y en Bizkaia lo hace la NF10/2014, de 27 de junio.



territorial<sup>33</sup> y a su procedimiento de elaboración, así como a la clasificación de las carreteras en línea de continuidad con las previsiones de la examinada Ley 2/1989<sup>34</sup>, distinguiendo además por su titularidad entre las municipales y las forales, y por su tipología y características técnicas entre las autopistas, las autovías y el resto de carreteras o convencionales. También se regula la extensión del dominio público viario, sus inventarios, el procedimiento de desafectación, y los eventuales intercambios de titularidad que puedan llevarse a cabo entre las carreteras de titularidad municipal y foral.

En materia de planificación territorial el instrumento clave en cada Territorio Histórico es el Plan Territorial Sectorial (PTS) de carreteras, que será vinculante tanto para las Administraciones Públicas como los particulares, y que se complementará con los correspondientes Planes municipales, con naturaleza de planes especiales desde la perspectiva urbanística.

También se detallan las normas de construcción, mejora y explotación de las carreteras, regulando el contenido de los proyectos de construcción, anteproyectos y proyectos de trazado, así como su tramitación, aprobación y sus efectos, acompañados de los correspondientes estudios informativos, que contendrán los datos necesarios y el análisis realizado para definir y valorar las distintas alternativas a un determinado problema viario, así como cada una de las soluciones que se proponen.

Lógicamente para materializar la construcción de las carreteras se regula la adquisición y ocupación de los bienes necesarios. La aprobación de los proyectos de carreteras implicará la declaración a efectos de expropiación la utilidad pública de las obras y –si contuvieren en su documentación la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones y otros bienes o derechos a que afecten– la necesidad de ocupación y su adquisición, así como la de imposición o modificación de servidumbres.

La financiación de las obras de construcción, mejora y conservación de carreteras y caminos, así como las de ordenación de accesos y, en general, las actuaciones exigidas para su buen funcionamiento y explotación, se realizan normalmente con cargo a los Presupuestos Forales, sin perjuicio de la colaboración que pueda obtenerse de otras entidades públicas y privadas. Claramente el

---

<sup>33</sup> Véase, por ejemplo, la NF 8/1999, de 15 de abril por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (BOB de 18.05.1999). La Orden Foral 2504/2020, de 23 de septiembre, del Diputado Foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial, incoa el procedimiento para la aprobación del nuevo Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (BOB 30.09.2020).

<sup>34</sup> Véase supra el apartado III.2, y la clasificación de la Ley 2/1989 que distingue entre las redes de carreteras: de interés preferente, básica, complementaria, comarcal y local.

reto económico-financiero radica en conseguir el equilibrio entre financiar las carreteras con el dinero del contribuyente, vía presupuestos (y utilizar las carreteras de forma gratuita), o generalizar el pago por uso de las carreteras, de modo específico a quienes las utilizan, vía peajes o tasas<sup>35</sup>.

La explotación de las carreteras comprende las actividades de conservación y mantenimiento, así como las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y de quienes la utilizan, e incluye las operaciones referentes a señalización, ordenación de accesos, imposición de límites y control del uso del dominio público viario y, finalmente, la regulación y autorización de los usos del suelo en las zonas de protección, o la sanción de las infracciones que se puedan producir. La explotación de las carreteras se puede llevar a cabo directamente por la Administraciones Forales o locales, titulares de las carreteras, podrá encomendarse por los Ayuntamientos a los Consorcios o Mancomunidades, o así mismo podrán constituirse organismos autónomos o sociedades públicas a las que la Administración titular encomiende su explotación.

En este sentido las tres Diputaciones Forales crearon entre 2002-2003 sus propias sociedades públicas a las que encomiendan la explotación de sus principales carreteras. Así en Araba se crea Arabat<sup>36</sup>. La Norma Foral 20/1990, de 25 de junio, de Carreteras del Territorio Histórico de Álava (modificada por Norma Foral 13/2003, de 31 de marzo) establece la financiación mediante recursos propios de las carreteras explotadas por la sociedad pública foral. En el Decreto Foral 44/2004, del Consejo de Diputados de 22 de junio, fija la cuantía inicial del peaje por el uso de la autopista AP-1 Vitoria-Gasteiz-Eibar en el tramo alavés, y especifica el mecanismo de actualización de precios. La concesión se establece entre el PK 100 y el PK 114+230 de la autopista AP-1, en su límite con Gipuzkoa. Las tarifas se aprueban anualmente por la Diputación Foral de Álava, ya sea mediante Decreto Foral o mediante Norma Foral. Y por defecto existe un mecanismo para su revisión automática mediante la subida del 95% del último IPC estatal disponible antes de final de año<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> Al efecto, puede verse, ESTEBAN RÍOS, J., Algunas reflexiones sobre las distintas alternativas existentes para financiar el mantenimiento y conservación de las carreteras españolas, *RVAP*, 120 (2021), pp. 103-136.

<sup>36</sup> Arabat, Arabako Bideak-Vías de Álava. S.A., es una sociedad dependiente del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava, cuyo objeto es la conservación, mantenimiento, explotación y seguridad de la autopista Vitoria-Gasteiz-Eibar a su paso por el Territorio Histórico de Álava. Arabat se creó en el año 2003 como sociedad pública foral encargada de la construcción de la AP-1 en el tramo alavés. A partir de la apertura de la autopista el 22 de mayo de 2009, Arabat gestiona su mantenimiento y seguridad.

<sup>37</sup> Los descuentos en el pago de peajes para personas físicas se regulan en el Acuerdo 317/2018, del Consejo de Gobierno Foral de 12 de junio, por el que se aprueban las bases reguladoras para la

En Bizkaia se crea la sociedad pública Interbiak<sup>38</sup>. A partir del 6 de junio de 2003, Interbiak, gestiona la explotación del tramo vizcaíno de la A-8 mediante el cobro a los usuarios de un peaje o canon por uso. El objeto social de Interbiak comprende: la realización de estudios, proyección, construcción, conservación, mantenimiento y explotación –por sí misma o por terceros– de las infraestructuras viarias que le encomiende la Diputación Foral de Bizkaia; y en particular, con carácter no limitativo, la gestión y operación mediante la aplicación de un canon por uso, de la Autopista A-8 en el tramo comprendido entre Basauri y el límite con Gipuzkoa; así como la construcción y operación mediante la aplicación de un canon de la Variante Sur Metropolitana (Supersur) y construcción de otras infraestructuras pertenecientes al sistema de accesibilidad del Territorio Histórico de Bizkaia, que le sean encomendadas por la Diputación Foral de Bizkaia<sup>39</sup>. Además, el Decreto Foral 122/2020, de 15 de diciembre, aprueba las

---

concesión de subvenciones a los residentes en el Territorio Histórico de Álava por el peaje satisfecho, en los tramos subvencionables de la autopista AP-1 y de la AP-68 (BOTH A 20.06.2018). Además, para los usuarios de la AP-1 se ha establecido una tarifa plana mensual para 50 viajes por 15 euros al mes en los tramos entre Etxabarrí-Ibiña y Eskoriatza, y de 60 euros al mes entre Eskoriatza y Málzaga (entronque con la autopista AP-8). En los desplazamientos que discurran entre ambas zonas, se aplicará la parte proporcional que corresponda a cada límite. A los efectos de esta subvención todos los viajes deben tener origen o destino en un peaje situado en el territorio de Álava. Y para los usuarios de la AP-68 se aplica un descuento del 60% al importe del trayecto (IVA incluido) cuando tengan su origen y destino en uno de estos peajes: Llodio, Ziorraga, Altube, Subijana y Zambrana. Para tener derecho a subvención el usuario debe completar al menos 15 viajes en cada periodo mensual. La información a este propósito puede verse en: <https://peajesocial.arabat.org/>. El trayecto entre Bilbao y Llodio está excluido de subvención, y a este último propósito se publica en el BO de las JJGG de Araba, de 27.04.2021 (p. 289), la moción por la que se pide que se bonifique también el tramo Llodio-Bilbao, de conformidad con la promesa realizada por el Diputado General en 2019, tal como puede verse en Deia de 04.05.2019.

<sup>38</sup> Interbiak Bizkaia, S.A.U. es una Sociedad Mercantil Foral de la Diputación de Bizkaia. Se constituye mediante acuerdo de la Diputación Foral de Bizkaia de 28 de Mayo de 2.002. Dicha constitución tiene origen en las conclusiones adoptadas por la Comisión de Infraestructuras de las Juntas Generales de Bizkaia, que subraya la necesidad de acometer diversas actuaciones públicas que permitan adecuar las infraestructuras públicas viarias del Territorio Histórico de Bizkaia al crecimiento del tráfico en las carreteras de Bizkaia. La NF 11/2002, de 12 de diciembre, por la que se crea y regula el canon de utilización de infraestructuras viarias y se regulan determinados aspectos del régimen tributario de la Sociedad Pública Foral Bizkaiko Hegoaldeko Akzesibilitatea, SA (BOB de 10.01.2003). Como se analizará infra su Capítulo I es anulado de forma firme por la STS de 12.02.2009, RJ\2009\1798.

<sup>39</sup> Igualmente se gestionan los Túneles de Artxanda que constituyen un sistema viario de tres ejes que forman un triángulo. Dos de ellos, La Salve-Txorierrí y Ugasko-Txorierrí (de peaje) unen el centro de Bilbao con la Autovía N-637 (corredor del Txorierrí) agilizando el acceso al aeropuerto de Bilbao y a los municipios de la margen derecha de la ría del Nervión. El tercero, Ugasko-La Salve, sirve de variante al casco urbano de Bilbao entre los barrios de Begoña y Deusto. *Eje La Salve-Txorierrí*. Va desde Puente de la Salve hasta el corredor del Txorierrí, con una longitud aproximada de 2.100 m. En este corredor se construye un túnel bajo el monte Artxanda de tres carriles y 1.270 m. de longitud y los enlaces de La Salve y el del Txorierrí. *Eje Ugasko-Txorierrí*. Va desde el Puente de Deusto hasta el corredor del Txorierrí con un túnel bajo el monte Artxanda de dos carriles y 1.073 m. de longitud y los enlaces de Ugasko

bases reguladoras y la convocatoria para el año 2021 de subvenciones destinadas a personas físicas usuarias de las infraestructuras viarias sometidas a peaje de titularidad foral<sup>40</sup>. Igualmente, para el transporte pesado se prevén descuentos del 13%, a partir de la realización de un número concreto de trayectos, tanto en la AP-1 como en la Supersur<sup>41</sup>.

---

y del túnel Ugasko-La Salve y dos ramales complementarios en el enlace del Txorierrri. *Eje Ugasko-La Salve*. Une la Plaza Pío X, junto al Puente de Deusto, con la conexión de la N-625 en las proximidades de Ciudad Jardín. Con una longitud de 1.500 m. incluye la construcción de un túnel de dos carriles y 1.073 m. En el enlace del Txorierrri están situados el área de peaje y el edificio de control.

<sup>40</sup> BOB 30.12.2020. Con detalle en su art. 10 se indica que: «El importe de la subvención será: a) Del 100% del coste abonado por la persona beneficiaria en concepto de peajes, a partir de que haya incurrido en un gasto mensual superior a 33,45 euros... b) Si la persona beneficiaria no hubiere llegado a abonar el coste mensual señalado ... la ayuda se calculará de acuerdo con los siguientes criterios: 1) Se clasificarán de mayor a menor los viajes realizados dentro del mes natural según su importe respectivo, siendo así los diez primeros viajes los de mayor importe. El coste incurrido por estos diez primeros viajes mensuales no generará derecho a subvención. 2) Se subvencionará a la persona beneficiaria con el 35% del importe de los peajes pagados entre el decimoprimer (11) y el vigesimoquinto (25) viaje realizado cada mes, excluido el IVA, ambos incluidos. 3) Se subvencionará a la persona beneficiaria con el 45% del importe de los peajes pagados desde el vigesimosexto (26) viaje de cada mes, excluido el IVA, incluido este viaje». Por su parte, en el art. 11 se regulan las subvenciones por tránsitos en infraestructuras de titularidad de las Diputaciones Forales de Álava y Gipuzkoa: «1. Se otorgará la subvención en razón del tránsito por las infraestructuras viarias, gestionadas directamente, sometidas a peaje en los Territorios Históricos de Álava y Gipuzkoa, siempre que el viaje tenga origen o destino en Bizkaia, además de que se utilice el OBE como medio de pago del peaje y la matrícula del vehículo que conste en el mismo se corresponda con la indicada en la solicitud de la subvención. En esta modalidad de subvención, el importe de la subvención será del 100% del coste abonado por la persona beneficiaria en concepto de peajes a partir de que haya incurrido en un gasto mensual superior a 48,93 euros... 2. Excepcionalidad en zonas fronterizas... residentes en los municipios de Durangaldea fronterizos con Gipuzkoa, que se incorporan a la autopista AP-8 en Eibar al ser el acceso más cercano o en Arrasate o Luko para incorporarse a la AP-1... personas físicas empadronadas y/o con domicilio fiscal en cualquiera de los municipios de... Durangaldea, los viajes con origen o destino Eibar y/o Arrasate y/o Luko, se considerarán como tránsitos subvencionables. Asimismo... residentes en los municipios de Lea-Artibai fronterizos con Gipuzkoa que se incorporan a la autopista AP-8 en Eibar, Elgoibar o Itziar como accesos más cercanos... personas físicas empadronadas y/o con domicilio fiscal en cualquiera de los municipios de... Lea Artibai, los viajes con origen o destino, Eibar, Elgoibar y/o Itziar, también se considerarán como tránsitos subvencionables».

<sup>41</sup> AP-8 (Bilbao-Ermua) vehículos pesados: «Descuento del 13% sobre el peaje de los trayectos efectuados por la AP-8 Galdakao-Límite con Gipuzkoa y Variante Sur Metropolitana por aquellos vehículos pesados que durante el mes natural realicen 20 o más viajes utilizando de forma combinada las dos infraestructuras, la AP-8 Galdakao-Límite con Gipuzkoa y la AP-8 VSM Bilbao-Santurtzi, en un único sentido, y utilizando el mismo OBE como medio de identificación y pago en ambas infraestructuras en el mismo día (excluidos los trayectos de tarifa 0). Una vez cumplido todo lo anterior, dicho descuento se aplicará desde el primer paso que se hubiere realizado». AP-8 Variante Sur Metropolitana (Larraskitu-Santurtzi) Vehículos pesados: Descuento del 13% sobre el peaje de los trayectos efectuados por la AP-8 Galdakao-Límite con Gipuzkoa y Variante Sur Metropolitana por aquellos vehículos pesados que durante el mes natural realicen 20 o más viajes utilizando de forma combinada las dos infraestructuras, la AP-8 Galdakao-Límite con Gipuzkoa y la AP-8 VSM Bilbao-Santurtzi, en un único sentido, y utilizando el

Bidegi es la sociedad foral, creada por la Diputación Foral Gipuzkoa<sup>42</sup>, encargada de gestionar sus autopistas AP-1 y AP-8<sup>43</sup>, la autovía A-636 y el sistema de cobro para el transporte pesado en la N-I y en la A-15. Tras su constitución, y por encomienda de la Diputación asume no solo el mantenimiento, sino también la construcción y financiación: de la nueva AP-1<sup>44</sup>, del Segundo Cinturón de Donostia-San Sebastián y la de los terceros carriles desde Irún hasta Orío de la AP-8, así como la de la autovía A-636<sup>45</sup>. Las inversiones, en su mayor parte, son financiadas mediante los ingresos que genera la recaudación de los peajes<sup>46</sup>.

mismo OBE como medio de identificación y pago en ambas infraestructuras en el mismo día (excluidos los trayectos de tarifa 0). Una vez cumplido todo lo anterior, dicho descuento se aplicará desde el primer paso que se hubiere realizado». Al efecto, puede verse toda la información detallada en: [https://interbiak.bizkaia.eus/ca\\_plantilla.asp?idMenu=5&idSubmenu=18&idSeccion=102&idImagen=2](https://interbiak.bizkaia.eus/ca_plantilla.asp?idMenu=5&idSubmenu=18&idSeccion=102&idImagen=2)

<sup>42</sup> Se constituyó el 30.07.2002 como Sociedad mercantil anónima unipersonal con el objeto de mantener, conservar y explotar la AP-8 en Gipuzkoa, y sucesivamente va asumiendo todas las competencias que le encomienda la Diputación, como medio propio, en la proyección, construcción, mantenimiento, financiación y explotación de las infraestructuras viarias en Gipuzkoa.

<sup>43</sup> Bidegi SAU tiene otorgada, por el Decreto Foral 43/2002, de 16 de julio, la concesión administrativa para la ampliación, conservación y explotación de la autopista de peaje Autopista AP-8 Autopista del Cantábrico (Bilbao-Behobia) en su tramo guipuzcoano (BOG 19.07.2002). La autopista transcurre desde Behobia hasta límite con Bizkaia situado en Eibar con una longitud total de 74,850 Km. Bidegi asume la gestión directa de la autopista a partir de 06.06.2003.

<sup>44</sup> Bidegi SAU tiene otorgada, por el Decreto Foral 43/2002, de 16 de julio, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Autopista AP-1 Vitoria/Gasteiz-Eibar (BOG 19.07.2002). La autopista -en funcionamiento pleno desde el año 2009- transcurre desde el enlace de Maltzaga (con la AP-8) hasta límite con Araba-Álava situado dentro del túnel de Isuskizta. En total tiene una longitud de 31,904 Km.

<sup>45</sup> La Norma Foral 4/2020, de 6 de noviembre, regula el canon de utilización de determinados tramos entre Beasain-Bergara de la autovía A-636 del Territorio Histórico de Gipuzkoa (BOG 12.11.2020).

<sup>46</sup> Bidegi publica los siguientes ingresos y gastos de explotación correspondientes a 2019: [https://www.bidegi.eus/Bidegi\\_Web/Sec\\_PL/wf\\_paginaPlana.aspx?IdMenu=132&Idioma=es-ES&idReg=125&idSubMenu=389](https://www.bidegi.eus/Bidegi_Web/Sec_PL/wf_paginaPlana.aspx?IdMenu=132&Idioma=es-ES&idReg=125&idSubMenu=389)

<http://www7.gipuzkoa.net/presupuestos/2019/CuentaGral2019/2019/pdfs/4/BIDEGI/B2es.pdf>



Bidegi también ha puesto en marcha el sistema de telepeaje Abiatu, el dispositivo que permite acceder a sus usuarios a los descuentos que se aplican a las personas físicas residentes en Gipuzkoa<sup>47</sup>.

¿Cómo se deben afrontar los retos económicos de mantenimiento, ampliación y mejora de la red de carreteras en los TTHH? ¿Qué tanto por ciento de los presupuestos de los TTHH se destina ahora a carreteras, y cuánto se financia a través de peajes o tasas? ¿Cuánto se destinaba a carreteras en los presupuestos de Bizkaia y Gipuzkoa antes de que se gestionasen directamente los peajes de la A-8? ¿Los residentes de qué zonas o comarcas de los TTHH pagan peajes y quienes disfrutaban mayoritariamente de carreteras que se financian a través de los presupuestos o de los peajes que pagan los demás?

A todas estas preguntas se ha dado ya más o menos respuesta, y está claro que la transferencia de la A-8, y el mantenimiento de su peaje en Bizkaia y Gipuzkoa, finalizada su concesión, ha supuesto una fuente de financiación extraordinaria, no solo para acometer su mejora, sino también para establecer un modelo distinto de financiación en materia de carreteras, modelo incompleto en la medida que pueda resultar discriminatorio, ya que, incomprensiblemente, autovías –como por ejemplo la A-15– resultan de uso gratuito para los vehículos ligeros, cuando lo normal debiera ser que todos pagasen, por el uso y mantenimiento de las carreteras (menos quienes más pagan ahora), estableciendo un umbral máximo de pago total –mensual o anual– inferior al actualmente existente, y todo ello de forma coordinada entre los tres Territorios Históricos, de tal suerte que las carreteras pudiesen financiarse totalmente a través de peajes o tasas, fijadas de forma equilibrada entre todos quienes utilicen las carreteras.

---

<sup>47</sup> Los descuentos están regulados en el Decreto Foral-Norma 4/2010, de 15 de junio, que fija la cuantía del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1 a partir del 1 de julio de 2010, y la regulación de los descuentos (BOG 01.07.2010), la posterior Norma Foral 19/2014, de 23 de diciembre, modifica algunos preceptos del Decreto Foral-Norma 4/2010 (BOG 31.12.2014). Se resumen en las siguientes reglas: 1.-Deducciones ida y vuelta: aplicable si se conduce un vehículo ligero, y en el mismo día se hace un trayecto de ida y vuelta entre dos puntos, se ahorra 0,52€ en cada tránsito. Las estaciones incluidas en dicho programa son Irun M/O, Irun barrera, Irun Ventas, Oiartzun, Orío, Zarautz Este y Zarautz barrera. 2.- Deducción progresiva: opera realizando como mínimo 6 tránsitos en un mes, así hasta el 8º tránsito (incluido), se ahorra un 25%; entre el tránsito 9 y 20 (ambos incluidos), se descuenta un 55%; y a partir del tránsito 21, se descuenta el 75%. 3.- El tope máximo de gasto mensual en GIPUZKOA es de 33,37€. 4.- El tope máximo de gasto mensual en BIZKAIA Y ARABA es de 49,30€ en tránsitos con origen o destino en Gipuzkoa. 5.- Como salvedad, para las entradas/salidas a la autopista AP-8 en Ermua sentido desde/hacia Bizkaia, también se considerará Ermua como estación de Gipuzkoa, aplicándose el nuevo límite de gasto al importe íntegro vizcaíno.

## 4.2. Transposición de Directivas sobre gravámenes a vehículos pesados: discriminación indirecta apreciada por los Tribunales en su aplicación por tramos en la N-1 y en la A-15 en Gipuzkoa

En la UE hay muchos países en que los vehículos pesados pagan por utilizar su red de carreteras con la denominada Euroviñeta. Por ejemplo, en Holanda, Luxemburgo, Suecia o Dinamarca tienen una Euroviñeta común para todo el transporte pesado de más de 3,5 toneladas, que se debe adquirir para utilizar sus carreteras. Otros países como Eslovenia, Austria, Bulgaria y Hungría, obligan a pagar un peaje o tasa temporal por utilizar sus carreteras, en otros se pagan peajes en la Red Transeuropea sin excepción (Portugal, Francia...), y la excepción son los países periféricos como Finlandia o España que no cobran al transporte pesado por el uso de sus carreteras, salvo cuando está sujeta a peaje<sup>48</sup>. La UE ha introducido la Euroviñeta con objeto de recuperar los gastos de construcción, mantenimiento, reparación y medioambientales, y para garantizar la competencia en materia de transportes pesados por carretera y prevenir la discriminación<sup>49</sup>.

En Gipuzkoa la Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, establece los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa<sup>50</sup>, en expresa transposición de las Directivas comunitarias<sup>51</sup>. Su preámbulo comienza indicando que:

<sup>48</sup> Al efecto véase: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=cellar%3Ac0c8b940-cf34-474d-a66c-0ad481cabfae>

<sup>49</sup> Establecida por la Directiva 1999/62/CE Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, DO L 187 de 20.7.1999, pp. 42-50 (sustituye a la Directiva 93/89/CEE que el Tribunal de Justicia europeo anuló en 1995). Con la Directiva se pretenden armonizar las condiciones de los impuestos, peajes y tasas aplicables a las mercancías transportadas por carretera. Inicialmente solo se aplicaba a los vehículos con un peso total en carga máximo de 12 toneladas. A partir de 2012, su aplicación se amplió a los vehículos de más de 3,5 toneladas. Los gravámenes son aplicables en autopistas, puentes, túneles, puertos de montaña y carreteras. En ningún caso puede discriminarse a los transportistas por razón de su nacionalidad, ni por el origen o destino del vehículo. Los controles obligatorios en las fronteras internas de la UE están prohibidos. Y los gravámenes pueden variar dependiendo de las emisiones realizadas o del tiempo que se utilice la infraestructura vial. La Directiva 1999/62/CE ha sido modificada puntualmente por las siguientes Directivas: Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, DO L 363 de 20.12.2006, pp. 344-351; y Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, DO L 158 de 10.6.2013, pp. 356-361.

<sup>50</sup> BOG de 08.04.2011. Su preámbulo dispone, en referencia a las Directivas que transpone, que: «El fundamento de esta regulación radica en eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas

«La Unión Europea ha regulado la necesidad de establecer peajes, tasas o cánones por la utilización de infraestructuras viarias de los vehículos de transporte de más de 3,5 Tm, desde la perspectiva de la competencia en materia de transportes pesados, en toda la Red Transeuropea de Carreteras<sup>52</sup> [...] la Red Transeuropea de Carreteras en el Territorio Histórico de Gipuzkoa incluye la AP-1, la AP-8, la N-I, la A-15, y la N-121-A».

Si se examina el contenido de la regulación –aprobada con la Norma Foral de 2011– determina con claridad su objeto<sup>53</sup>; las definiciones de lo que entiende por Red Transeuropea de carreteras, costes de producción, de financiación, canon o peaje, tasa, vehículo pesado...; el cálculo de los peajes<sup>54</sup>; los elementos de modulación de los peajes; los descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales<sup>55</sup>, y finalmente los sistemas de pago o recaudación de los peajes.

---

de transporte de los diversos Estados miembros que puedan generarse si no estuvieran armonizados los sistemas de cobro y los mecanismos equitativos de imputación del coste de las infraestructuras viarias a los transportistas. En concreto se trata de la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006 (DOUE del 9 de junio de 2006) por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE de 17 de junio de 1999 (DOUE del 20 de julio de 1999) relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras».

<sup>51</sup> Su Preámbulo indica que la Norma Foral se aprueba con: «un texto normativo que, mediante artículo único, transpone las citadas Directivas comunitarias, y que se incorpora como Título VII al vigente Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, aprobado por Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio».

<sup>52</sup> Definida en el anexo I Sección 2.<sup>a</sup> de la Decisión n.º 1962/96/CE, modificada por la Decisión n.º 884/2004/CE (DO L 167 de 30 de abril de 2004). Puede verse también: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en)

<sup>53</sup> «1.- Es objeto del presente Título fijar los criterios para la determinación de los cánones o peajes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm por la utilización de las infraestructuras de la Red Transeuropea de Carreteras del Territorio Histórico o en aquellas otras que, de acuerdo a lo establecido en esta Norma Foral, así se determine.

2.- Asimismo, al margen de la introducción de cánones o peajes en la Red Transeuropea de carreteras, o en parte de ella, mediante disposición con rango de Norma Foral, se podrán aplicar cánones o peajes y/o tasas en las carreteras no incluidas en la red transeuropea, entre ellas en las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras y/o que estén directamente en competencia con determinadas partes de dicha red, o aplicar cánones o peajes y/o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de «vehículo pesado», siempre que la imposición de peajes y/o tasas a dichas carreteras no sea discriminatoria con respecto al tráfico internacional ni dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores».

<sup>54</sup> «El importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción y con los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura. El importe de los peajes medios ponderados podrá también incluir un componente de rendimiento del capital o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado. Para el cálculo de los costes se utilizará un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo II».

<sup>55</sup> «1.- Dado que las estructuras tarifarias que implican descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales pueden generar para el operador de la infraestructura ahorros reales en



Distintas asociaciones de transportistas impugnaron la NF 1/2011 y el recurso fue desestimado por la STSJPV 358/2013, de 12 de junio<sup>56</sup>. En respuesta a los motivos de impugnación la Sentencia señala, en primer lugar, que:

«el título competencial invocado es congruente con la materia –la de carreteras– [...] que las recurrentes confunden o mezclan con la de transportes [...] las Juntas Generales de Gipuzkoa no han sobrepasado el límite territorial marcado por la red de carreteras de ese Territorio en cuyo Catalogo se incluyen las mencionadas, integradas a su vez en la Red Transeuropea de Carreteras».

En relación con el segundo motivo de impugnación<sup>57</sup>, la Sentencia responde que:

«ni tan siquiera se ajusta al texto que se considera vulnerado ya que ese texto permite la extensión del peaje a carreteras no incluidas en la red transeuropea, entre ellas (no exclusivamente) a carreteras que sirvan de alternativa a dicha red [...]. El Territorio Histórico de Gipuzkoa [...] puede establecer en su red de carreteras, las integradas y no integradas en la red transeuropea, las medidas que estime necesarias para la financiación de sus costes de explotación sin someterse a los criterios establecidos por el Estado, la Comunidad Autónoma del País Vasco, otras comunidades autónomas o Territorios Históricos y sin necesidad de coordinación a dichos efectos con sus respectivas instituciones de gobierno».

Y, por último, también se niega «la incompetencia del Territorio Histórico de Gipuzkoa para transponer una Directiva europea».

El posterior recurso de casación fue también desestimado por la STS de 12 de junio de 2014<sup>58</sup>. Como cuestión previa el TS se plantea su propia competencia, en la medida que la Norma Foral impugnada se pudiese entender como de naturaleza fiscal<sup>59</sup>. Y al efecto hace referencia a la STS de 12.02.2009<sup>60</sup> –que

---

los costes administrativos, se podrán prever tales descuentos o reducciones con la condición de que no provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior y la estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados... 2.- Los mencionados descuentos o reducciones no deberán en ningún caso superar el 13 % del peaje pagado por vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento o reducción de que se trate. 3.- Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista o del país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte».

<sup>56</sup> JUR\2014\143682.

<sup>57</sup> «Vulneración del principio de libre circulación de bienes y servicios y de la Directiva 1999/62/CE de 17 de Junio modificada por la Directiva 2006/38/CE de 17 de Mayo».

<sup>58</sup> RC 2497/2013, RJ\2021\1063.

<sup>59</sup> Recuérdense las previsiones de la LO 1/2010: en primer lugar, modificando la Ley Orgánica 2/1979, del Tribunal Constitucional (LOTC), mediante la adición de una Disposición Adicional 5ª, que le atribuye la competencia para resolver los recursos o cuestiones de inconstitucionalidad planteadas

expresamente cita el Preámbulo de la NF 1/2011– y a la STC 102/2005<sup>61</sup>, pero se juzga competente, dado que la Norma Foral 1/2011:

«recoge la posibilidad de que se apliquen tanto peajes como tasas de forma amplia e incluso hasta en las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras, pero siempre bajo una mera previsión no concretada [...]».

por lo que no puede calificársele «inequívocamente como una «Norma Foral Fiscal» a los efectos de atribuir el conocimiento de su impugnación al Tribu-

---

contra las Normas Forales fiscales aprobadas por las Juntas Generales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa; en segundo lugar, modificando la Ley Orgánica 6/1985, del Poder Judicial (LOPJ), dando nueva redacción al párrafo primero de su art. 9.4, por la que se determina que quedan excluidos del control contencioso-administrativo «los recursos directos o indirectos que se interpongan contra las Normas Forales fiscales de las Juntas Generales de los Territorios Históricos»; y, finalmente, modificando la Ley 29/1998, de la jurisdicción contencioso-administrativa (LJ), mediante la adición de una nueva letra d) a su art. 3, por la que igualmente se excluye del control contencioso-administrativo de las Normas Forales fiscales aprobadas por las Juntas Generales de los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

<sup>60</sup> Que en su FJ 5º indica que «los usuarios de las infraestructuras viarias que se contemplan en la Norma Foral 11/2002 deben contribuir con una prestación que coactivamente se les impone (canon) si quieren hacer uso de las mismas. El referido canon de uso participa de la naturaleza de una auténtica prestación patrimonial de carácter público y queda sujeta por ello a los requerimientos inherentes al principio de legalidad de los arts. 31.3 y 133.1 de la Constitución Española». RC 3349/2006, RJ\2009\1798. Además, resulta de sumo interés el posterior ATS de 20.07.2009, RJ\2010\590, que resuelve la nulidad de actuaciones planteada por la DFB, calificando como tributario el «canon de utilización de infraestructuras viarias creado por la Norma Foral que se dilucida... La Norma Foral 11/2002 no establece en su art. 5 ningún límite máximo, explícita o implícitamente, a la cuantía del canon por utilización de infraestructuras viarias, pues no pasa de señalar que tal cuantía se fijará anualmente en función de la distancia recorrida, de la naturaleza del servicio y su duración, del deterioro de la infraestructura, de la situación del mercado, y, en su caso, del coste de su comercialización, así como de criterios para la regulación de la demanda de tráfico en función del mantenimiento de determinados niveles de servicio en el uso de la red viaria, lo que deja a la entera libertad de la Diputación Foral la fijación de lo que constituye uno de los elementos esenciales del recurso financiero enjuiciado: el «quantum» de la prestación. La determinación de un límite máximo en la fijación del «quantum» de la prestación es absolutamente necesaria para respetar el principio de reserva de ley; los criterios que adopta el art. 5 de la Norma Foral 11/2002 conforman un ámbito de cuantificación que deja un amplísimo margen de libertad a los órganos del poder ejecutivo foral, lo que supone una habilitación tan indeterminada que desborda los límites que derivan de las exigencias de la reserva de ley establecida en los arts. 31.3 y 133.1 de la Constitución Española. En definitiva, que por constituir el «quantum» de la prestación exigible al contribuyente un elemento esencial de esta, forzoso resulta concluir que la falta de determinación de ese «quantum», que no viene establecido en el art. 5 de la Norma Foral 11/2002 cuestionada, contamina la totalidad de su capítulo I y acarrea su nulidad. No puede, pues, decirse que la tesis mantenida por la Sala en la sentencia de casación acerca de la calificación del canon y regulado en la Norma Foral 11/2002 sea manifiestamente irrazonable o arbitraria o que no se haya justificado el por qué de la calificación dada al canon».

<sup>61</sup> «Si trasladamos la doctrina de la STC 102/2005 al canon de utilización del demanio creado por la Norma Foral que se impugna en este recurso, los usuarios de las infraestructuras viarias que se contemplan en la Norma Foral 11/2002 deben contribuir con una prestación que coactivamente se les

nal Constitucional...»<sup>62</sup>. Por lo demás, el TS confirma en todos sus extremos la Sentencia del TSJ, y afirma que, en materia de carreteras, «a partir de la competencia exclusiva de los Territorios Históricos, y puesto que de lo que se trata es de fijación de criterios para la implantación de peajes o tasas por la utilización de las infraestructuras viarias, es patente su competencia» para transponerlas... «sin que, como señala la sentencia impugnada, quepa confundir la competencia material con el efecto que su ejercicio pueda suponer en el transporte» (FJ 3º in fine).

---

impone (canon) si quieren hacer uso de las mismas. El referido canon de uso participa de la naturaleza de una auténtica prestación patrimonial de carácter público y queda sujeta por ello a los requerimientos inherentes al principio de legalidad de los arts. 31.3 y 133.1 de la Constitución Española».

<sup>62</sup> Recuérdese que la STC 118/2016 determina que «la nueva disposición adicional quinta LOTC acota el objeto del control que corresponde efectuar a este Tribunal Constitucional con relación a las normas forales emanadas de las Juntas Generales, no a todas, sino exclusivamente a una clase concreta de ellas, a saber, las que tengan carácter fiscal, y, dentro de estas, a aquellas que hayan sido dictadas en el ejercicio de las competencias reconocidas por el art. 41.2 a) EAPV, a saber, las que se dirijan a «mantener, establecer y regular, dentro de su territorio, el régimen tributario, atendiendo a la estructura general impositiva del Estado». Las restantes normas forales fiscales, esto es, las que no se dirijan a replicar los tributos integrantes del sistema impositivo común, quedarían fuera del ámbito de las competencias de este Tribunal, por no traspasar el umbral de la legalidad ordinaria, correspondiendo su exclusivo control, directo e indirecto, a los tribunales ordinarios a través del sistema de recursos previsto en las correspondientes leyes procesales». A lo que hay que añadir que a juicio de la STC 118/2016, (fj 3º): «tampoco sería residenciable ante este Tribunal Constitucional –sino ante los órganos de la jurisdicción ordinaria– la eventual contradicción entre las normas forales fiscales y las leyes del Parlamento Vasco que se hayan dictado «para la coordinación, armonización fiscal y colaboración con el Estado» a las que también hace referencia el art. 41.2 a) EAPV, pues aun cuando sean delimitadoras de las competencias tributarias entre los diferentes territorios históricos o entre estos y la Comunidad Autónoma del País Vasco (esto sucede, por ejemplo, con la Ley del Parlamento Vasco 3/1989, de 30 de mayo, de armonización, coordinación y colaboración fiscal), no serían, de conformidad con el art. 28 LOTC, leyes del Estado distributivas de competencias entre este y los territorios históricos. Por último, es necesario precisar que los eventuales vicios formales o procedimentales en los que hubieran podido incurrir las normas forales fiscales, como resulta evidente, tampoco pueden erigirse en el objeto del control de constitucionalidad previsto en la nueva disposición adicional quinta LOTC. En suma, cuando los arts. 9.4 LOPJ y 3 d) LJCA (en la redacción dada por la Ley Orgánica 1/2010) excluyen del conocimiento de los Tribunales del orden contencioso-administrativo los recursos directos o indirectos que se interpongan contra las normas forales fiscales, que corresponderá, en exclusiva, a este Tribunal Constitucional, lo están haciendo «en los términos establecidos por la disposición adicional quinta de su Ley Orgánica», disposición conforme a la cual correspondería únicamente a este Tribunal Constitucional el control de «constitucionalidad» de las normas forales fiscales dictadas al amparo de lo previsto en el art. 41.2 a) EAPV («las que se dirijan a mantener, establecer y regular, dentro de cada territorio histórico, su régimen tributario») y sólo en la medida que puedan contradecir alguna disposición integrante del bloque de la constitucionalidad a que hace referencia el art. 28 LOTC (los preceptos constitucionales y estatutarios, los de la ley del concierto, así como los de la ley general tributaria y de las leyes reguladoras de los diferentes tributos del Estado), pero no cuando la contradicción se produzca con normas ajenas a ese bloque (como sucede con los tratados y convenios internacionales, con las normas de armonización fiscal de la Unión Europea o con las leyes del Parlamento Vasco)».

La legislación presupuestaria es la que normalmente ha fijado la cuantía de los peajes o su actualización<sup>63</sup>. Para el establecimiento de canon por la utilización de la Red Transeuropea de Carreteras, en las carreteras que no tienen peaje en Gipuzkoa (N-I, A-15, y N-121-A), la Norma Foral 1/2011, fija ya los criterios para su establecimiento, que de conformidad con su contenido, podría extenderse tanto a vehículos pesados, como a los ligeros, tal como sucede en la AP-8 y en la AP-1<sup>64</sup>. Sin embargo, la opción aprobada por la NF 7/2016, de 15

---

<sup>63</sup> Por ejemplo, la Norma Foral 9/2019, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2020 (BOG de 30.12.2019) establece en su art. 36.2 que: «2. En el caso de la sociedad mercantil Bidegi, SA mensualmente remitirá a las Juntas Generales los siguientes informes: a) Los ingresos en concepto de canon que obtiene mensualmente. b) Los ingresos de los usuarios adheridos al plan de descuentos de las autopistas AP-8 y AP-1 que obtiene mensualmente. c) Evolución mensual de la devolución en concepto de tarifa máxima que realiza la sociedad mercantil foral. d) Las cantidades que devuelve en concepto de descuentos mensualmente».

Y su Disposición Adicional 4ª modifica el art. 3 del Decreto Foral-Norma 4/2010, de 15 de junio: «El artículo 3 del Decreto Foral-Norma 4/2010, de 15 de junio por el que se fijan las cuantías del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa, a partir del 1 de julio de 2010, queda redactado en los siguientes términos: «Artículo 3. Deducción adicional para los usuarios adheridos al Plan de Descuentos de las Autopistas AP-8 y AP-1. Los usuarios adheridos al Plan de Descuentos de las Autopistas AP-8 y AP-1, obtendrán a final de mes la aplicación de una deducción de 0,50 € para cada uno de los trayectos de ida y vuelta consecutivos realizados por una misma estación del sistema abierto en menos de 24 horas. La deducción por trayecto se aplicará a cada conjunto de viajes de ida y vuelta que se realicen en menos de 24 horas y se realizará de forma previa al cálculo de descuentos, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: 1. Ser usuario habitual adherido al Plan de Descuentos de las Autopistas AP-8 y AP-1, entendiéndose por tal el usuario que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 2 de este Decreto Foral-Norma. 2. Realizar un trayecto de ida y otro de vuelta por la misma estación de entre las mencionadas en el punto siguiente en menos de 24 horas, sin realizar ningún tránsito intermedio por otra estación diferente. 3. Las estaciones válidas para la aplicación de esta deducción son: Irún Barrera, Irún Mendabaldea/Oeste, Oiartzun, Orío, Zarautz y, con tratamiento especial, en Zarautz Barrera y en Irún Katea/Ventas. 4. La deducción adicional será de aplicación a los tránsitos que atraviesen Zarautz Barrera hacia el Oeste o sistema cerrado, siempre que se realice un trayecto de ida y otro de vuelta por la estación de Zarautz Barrera, y al menos un tránsito de cobro y otro de entrada por una o varias estaciones intermedias de dicho sistema cerrado. 5. La deducción adicional en la estación de Irún Katea/Ventas será de aplicación para los movimientos con origen o destino Behobia».

Asimismo, su Disposición Adicional 5ª fija las «cuantías del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa: 1. Se elevan, a partir del 1 de enero del año 2020, las cuantías del canon de utilización de las autopistas AP-8 y AP-1, en el itinerario que discurre por el Territorio Histórico de Gipuzkoa, hasta la cuantía que resulte de la aplicación del coeficiente 1,0225 al importe exigible durante el año 2019, quedando establecidas en los siguientes importes (IVA incluido)...».

<sup>64</sup> Ya se ha indicado, a este propósito, en el apartado IV.1 in fine que: «está claro que la transferencia de la A-8, y el mantenimiento de su peaje en Bizkaia y Gipuzkoa, finalizada su concesión, ha supuesto una fuente de financiación extraordinaria, no solo para acometer su mejora, sino también para establecer un modelo distinto de financiación en materia de carreteras, modelo incompleto en la medida que pueda resultar discriminatorio, ya que, incomprensiblemente, autovías -como por ejemplo la A-15- resultan

de diciembre<sup>65</sup>, fue establecer un canon exclusivo para los vehículos pesados, de más de 3,5 toneladas, en la N-1 y en la A-15, y que, tras ser impugnado en vía judicial, es anulado de forma firme por los Tribunales<sup>66</sup>, dado que se juzga que:

«con el propósito de reorganizar el tránsito de los vehículos pesados en su red de carreteras<sup>67</sup>, no legitima un régimen de peaje que, como se ha visto, por razón de los tramos elegidos y la extensión de su recorrido<sup>68</sup>, produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Gipuzkoa respecto del tráfico interior».

Tras hacerse pública la STSJPV 119/2018, anulando la NF 7/2016, las JJGG aprueban la NF 6/2018, de 12 de noviembre<sup>69</sup>, y como dice su Preámbulo «modifica los tramos sujetos al cobro de canon tratando de evitar cualquier interpretación de posible discriminación...». Sin embargo, el TSJPV mediante la Sentencia 100/2020, de 5 de mayo<sup>70</sup>, la vuelve a anular, entendiendo que el FDº 4 de la precedente Sentencia 119/2018, le es de plena aplicación, dado que:

de uso gratuito para los vehículos ligeros, cuando lo normal debiera ser que todos pagasen, por el uso y mantenimiento de las carreteras (menos quienes más pagan ahora), estableciendo un umbral máximo de pago total -mensual o anual- inferior al actualmente existente, y todo ello de forma coordinada entre los tres Territorios Históricos, de tal suerte que las carreteras pudiesen financiarse totalmente a través de peajes o tasas, fijadas de forma equilibrada entre todos quienes utilicen las carreteras».

<sup>65</sup> BOG de 22.12.2016.

<sup>66</sup> Por la Sentencia del TSJPV 119/2018, de 9 de abril, RJCA\2018\873. Cuya doctrina es ratificada en casación por la STS 227/2021, de 18 de febrero, RJ\2021\922.

<sup>67</sup> Propósito que se explicita en el Preámbulo de la NF, cuando indica, y así lo subraya el TSJ (FDº 4º): «El corredor Norte a Sur en Gipuzkoa está formado por dos rutas alternativas: de una parte, la AP-8 más la AP-1 (de pago por uso); y, de otro lado, la N-1 más la A-15 (libre de pago por uso). La opción AP-8 más AP-1 es una ruta mejor adaptada al uso del transporte de vehículos pesados con recorridos de larga distancia... La alternativa N-1 está obligada a compartir el uso de larga distancia con un ineludible uso al servicio de los municipios que atraviesa... La comparación entre opciones hace deseable que la alternativa AP-8 más AP-1 fuera utilizada preferentemente para tráficos de larga distancia, limitando en lo posible el uso de la N-1 a los tráficos de agitación o recorridos con origen y destino en su entorno. Con ese objetivo se ha diseñado un modelo de tarificación que traslade dichos costes a las personas usuarias, promueva la mejor utilización del corredor de larga distancia compuesto por las autopistas AP-8 / AP-1...».

<sup>68</sup> FDº 4º: «la elección de los tres tramos sujetos y, en particular, la extensión de los situados en los extremos norte y sur, determina... un trayecto de 73 km,... dejan libres de peaje 52,96 km, ...total de kilómetros gravados, 20,04 kms... la explicación... el desvío del tráfico de vehículos pesados... que en la actualidad circula por la N-1, a la AP-8+AP-1: toda vez que la N-1 es gratuita, a diferencia de la otra ruta, el transporte internacional opta por el trayecto más económico, con el cobro de peaje en la N-1 se busca un efecto disuasorio para que al menos parte del tráfico de vehículos pesados abandone la N-1 y elija la ruta alternativa. En ese sentido, el Preámbulo de la NF 7/2016 expresa con meridiana claridad el fin último de la implantación del sistema de peaje en la N-1...».

<sup>69</sup> BOG de 19.11.2018.

<sup>70</sup> RJCA\2020\633.

«en la Norma Foral 7/2016 los tramos sometidos al canon ascienden a poco más de 20 kms, en tanto que en la Norma 6/2018 dichos tramos suponen una distancia de 16 kms [...] no cabe desconocer que el tráfico interno de Gipuzkoa apenas se ve sometidos a los cánones».

La posterior preparación del recurso de casación ha sido inadmitida por Providencia del TS de 06.05.2021<sup>71</sup>. Y la previsión para el futuro, por lo que ya ha anunciado la Diputación Foral de Gipuzkoa, pasa por suprimir los tramos, y eliminar así la discriminación indirecta detectada por los Tribunales. Sin embargo, en ningún caso parece que se repliquen en la Red Transeuropea de Carreteras, a su paso por Gipuzkoa, los peajes existentes en la AP-8 y AP-1 para todo tipo de vehículos, a las carreteras o autovías que no tienen peaje (N-I, A-15, y N-121-A). En estas últimas, solo se mantiene el pago de un canon exclusivo para los vehículos pesados, de más de 3,5 toneladas, en la N-1 y en la A-15.

Desde tal perspectiva, en el ámbito interno, ¿no existe discriminación directa entre los usuarios de vehículos ligeros? Desde el modelo de financiación elegido, no creo que pueda dudarse, que hay carreteras y autovías de uso gratuito para vehículos ligeros, cuando lo normal debiera ser que todos paguen, por el uso y mantenimiento de las carreteras (menos quienes más pagan ahora) estableciendo un umbral máximo de pago total –mensual o anual– inferior al existente. Todo ello de forma coordinada entre los TTHH, de tal suerte que las carreteras (su construcción, mantenimiento y mejora) pudiesen financiarse a través de peajes o tasas, en las que contribuyan de forma equilibrada todos quienes las utilicen, vehículos pesados y vehículos ligeros.

Por lo demás, no es la primera vez en que una Norma Foral de un Territorio Histórico que determina un canon o peaje por la utilización de carreteras es anulado de forma firme por los Tribunales<sup>72</sup>. En consecuencia, se encadena la solicitud de responsabilidad patrimonial. Sin embargo, el Juzgado de lo contencioso núm. 5 de Bilbao, de forma firme –ya que por razones de cuantía no cabía recurso de apelación– mediante la Sentencia 303/2011, de 12 de septiembre<sup>73</sup>,

«no considera acreditada la existencia de un daño real y efectivo que pueda identificarse con el abono de los peajes, pues aquellos se pagaron a cambio de la prestación de un servicio, sin que quepa identificar un pago indebido por la ilegalidad del capítulo 1 de la Norma Foral 11/2002, que creó el canon de

<sup>71</sup> Recurso de casación núm. 6204/2020.

<sup>72</sup> Recuérdese la anulación firme del capítulo 1 de la Norma Foral 11/2002 de Bizkaia, por la STS de 12.02.2009, RC 3349/2006, RJ\2009\1798.

<sup>73</sup> JUR\2013\291285.

utilización de la Autopista A-8 en el itinerario que discurre por el Territorio Histórico de Bizkaia, con un daño o perjuicio patrimonial indemnizable<sup>74</sup>».

Para terminar, en Bizkaia está abierta la licitación, hasta el 20.09.2021<sup>75</sup>, para la redacción del proyecto, ejecución de la obra y la implantación de un sistema de pago, para los camiones de más de 3,5 toneladas, por el uso de parte de la red de carreteras del Territorio Histórico. La previsión foral es instalar –progresivamente– una treintena de arcos de control en la N-240, BI-625, N-636..., que podrían entrar en funcionamiento en otoño de 2022. Todo ello con el objeto de liberar de tráfico pesado las carreteras comarcales, haciéndolas de pago para los camiones, y fomentar con ello el desvío de los vehículos pesados a la red de alta capacidad, que ya es de peaje para todo tipo de vehículos.

## V. CONCLUSIONES

La singularidad más destacada en la CA del País Vasco radica en que son los TTHH los que ostentan la competencia en materia de carreteras. Por lo tanto, son los responsables de la construcción, mantenimiento, mejora, financiación y explotación, de toda la red de carreteras que trascurra por cada Territorio Histórico.

Ello se hace sobre la base de un modelo de financiación en la que las autopistas, finalizado su plazo de concesión, no se convierten en gratuitas, como en el resto del Estado, sino que han permitido dedicar a gasto social, gran parte del presupuesto destinado con anterioridad a carreteras. Obsérvese al respecto con detalle todas las cifras que se aportan en la nota 46 respecto a ingresos y gastos de Bidegi en 2019, que evidencian que el tráfico de los vehículos ligeros –además, de vehículos sin los descuentos de Abiatu– suponen la mayor fuente de ingresos, en las autopistas de peaje, muy por encima del tráfico de los vehículos pesados.

---

<sup>74</sup> Y continúa señalando la Sentencia del Juzgado: «...A lo anterior debe añadirse, que el título jurídico que otorgaba cobertura legal a la exigencia de los peajes por el uso de A-8, estaba constituido por los decretos forales por los que anualmente se iban fijando las cuantías a cobrar, que no consta que fueran recurridos, ni anulados jurisdiccionalmente, existiendo, por consiguiente, cobertura legal para su pago, que además, han devenido en firmes y consentidos. Y, llegados a este punto, se debe citar, entre otras, a efectos ilustrativos, la reciente sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo, Sección 2ª, Sentencia de 15 de julio de 2008 que ha sido aportada por la demandada, en la que se trataba sobre el impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, en cuyo fundamento de derecho tercero en lo que aquí nos interesa determina: «... tradicionalmente la jurisprudencia ha sido proclive a declarar que la anulación de una disposición general no conlleva la de los actos firmes y consentidos dictados a su amparo...».

<sup>75</sup> [https://interbiak.bizkaia.eus/ca\\_licitaciones\\_anuncios.asp](https://interbiak.bizkaia.eus/ca_licitaciones_anuncios.asp)

Sin embargo, el modelo no se encuentra cerrado, en la medida que las inercias, incomprensibles desde un punto de vista racional, hacen que convivan las autopistas de peaje, con las autovías de uso gratuito como la A-15 (que en nada pueden envidiar a una autopista). Y en algunas de estas autovías se ha ideado el establecimiento de cánones en exclusiva para los vehículos pesados, con la problemática jurídica examinada con detalle en el contenido del presente trabajo. Al respecto solo cabe añadir que ni el TSJ, ni el TS, en el enjuiciamiento de los cánones a los vehículos pesados, en contra del criterio sostenido por los letrados del TTHH, han planteado ninguna cuestión prejudicial de las solicitadas al Tribunal de Justicia.

Claramente, a mi juicio, los problemas jurídicos planteados se solventarían si todas las carreteras de la Red Transeuropea tuviesen peaje para todo tipo de vehículos, y no solo para los pesados, de tal suerte que en el uso y mantenimiento de las carreteras todos paguen (menos quienes más pagan ahora) estableciendo un umbral máximo de pago total –mensual o anual– inferior al existente. Todo ello de forma coordinada entre los TTHH, de tal suerte que las carreteras (su construcción, mantenimiento y mejora) pudiesen financiarse a través de peajes o tasas, en las que contribuyan de forma equilibrada todos quienes las utilicen, vehículos pesados y vehículos ligeros.



**NOTAS SOBRE EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CAMINO  
DE SANTIAGO A SU PASO POR EL PAÍS VASCO  
(ACTUALIDAD JURÍDICA DE UNA VÍA HISTÓRICA)**

Donejakue bideak, EAeko zatian, duen araubide juridikoari  
buruzko oharak (bide historiko baten gaurkotasun juridikoa)

Notes on the legal regime of the Camino de Santiago as it passes  
through the Basque Country (legal status of a historic route)

Javier BARCELONA LLOP  
Universidad de Cantabria

Fecha de recepción / Jasotze-data: 19 de abril de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 10 de mayo

Fecha de aceptación / Onartze-data: 12 de mayo

El presente trabajo ofrece una aproximación al régimen jurídico del Camino de Santiago a su paso por el País Vasco, tomando especialmente en consideración el Decreto 2/2012, que es la principal pieza normativa de la regulación. No obstante, es necesario situar dicha disposición en el contexto más amplio del régimen jurídico del patrimonio cultural, ámbito normativo al que pertenece el Camino de Santiago independientemente del territorio que atraviesa, tanto antes como después de la inscripción de las rutas jacobeanas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Palabras clave: Camino de Santiago, Patrimonio cultural material, Patrimonio mundial, Régimen jurídico de las rutas jacobeanas, Delimitación del trazado de las rutas.



Lan honetan Donejakue bideak, EAEko zatian, duen araubide juridikoa aztertzen da, 2/2012 Dekretua bereziki kontuan hartuta, arautzen duen arau nagusia baita. Nolanahi ere, xedapen hori kultura-ondarearen araubide juridikoaren testuinguru zabalagoan jarri behar da, arau-esparru horri baitagokio Donejakue bidea, zeharkatzen duen lurraldea edozein dela ere, Donejakue ibilbideak UNESCOren Munduko Ondarearen Zerrendan sartu aurretik eta ondoren.

Gako-hitzak: Donejakue bidea, Kultura-ondare materiala, Munduko ondarea, Donejakue ibilbideen araubide juridikoa, Ibilbideen trazatuaren mugaketa.



This article offers an approach to the legal regime of the Camino de Santiago as it passes through the Basque Country, with special emphasis on Decree 2/2012, which is the main piece of regulation. However, it is necessary to place this provision in the broader context of the legal regime covering cultural heritage, the regulatory framework to which the Camino de Santiago belongs regardless of the territory it crosses, both before and after the inclusion of the Jacobean routes in the UNESCO World Heritage List.

Keywords: Camino de Santiago, Physical cultural heritage, World Heritage, Legal regime of the Jacobean routes, Delimitation of the route.

---

\* Versión escrita de la intervención del autor en el XVIII Simposio de Derecho Histórico y Autónomo de Vasconia, debida a la amable invitación cursada por el profesor D. Gregorio Monreal Zía, a quien expreso públicamente mi gratitud y reconocimiento. Por fidelidad a la exposición oral, me referiré únicamente a los puntos tratados en ella, siquiera en ocasiones con un grado de desarrollo superior al que entonces fue posible.

## SUMARIO

I. INTRODUCCIÓN. II. LA PERTENENCIA DE LOS CAMINOS DE SANTIAGO AL PATRIMONIO CULTURAL. 1. Planteamiento. 2. El ordenamiento interno. 3. La protección internacional. 4. Patrimonio cultural material. III. CONSIDERACIONES ACERCA DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CAMINO DE SANTIAGO A SU PASO POR EL PAÍS VASCO. 1. Historicidad. 2. La forma jurídica utilizada. 3. Categoría a la que pertenece el bien. 4. La composición del bien protegido. 5. El trazado viario y su inamovilidad. IV. NOTA BIBLIOGRÁFICA.

### I. INTRODUCCIÓN

El régimen jurídico del Camino de Santiago a su paso por el País Vasco figura sustancialmente en el Decreto 2/2012, de 10 de enero, auténtico protagonista del marco normativo autonómico de aplicación a este bien cultural tan singular como complejo<sup>1</sup>. Empero, no procede limitar el análisis a lo que se desprende exclusiva y directamente de la citada norma (como veremos más adelante, el Decreto es una disposición de carácter general) toda vez que, independientemente de que sea posible aislar físicamente el tramo o tramos del Camino de Santiago que discurre o discurren por el territorio del País Vasco, no es viable examinar su ordenación jurídica sin tener presente el contexto en el que el Decreto está encuadrado y del que no puede desligarse. Comenzaré, por ello, con la exposición de ese marco general, en el que confluyen sin fricciones aparentes elementos normativos nacionales e internacionales (II). Sólo después abordaré el estudio de los aspectos más relevantes del citado Decreto (no, desde luego, de todos los que podrían ser atendidos), campo en el que también será preciso extender la mirada hacia otras referencias, necesarias para comprender debidamente su regulación (III).

---

<sup>1</sup> La denominación oficial del Decreto, publicado en el Boletín Oficial del País Vasco núm. 19, de 27 de enero de 2012, es la siguiente: Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que se califica como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Indico en este momento preliminar que, en mi criterio –que formulo con carácter general y no pensando sólo en el País Vasco–, el Camino de Santiago merece mejor suerte de la que actualmente tiene en lo que a su tratamiento normativo se refiere. Mi opinión no viene determinada por convicción alguna acerca de la valía intrínseca del Camino de Santiago como instrumento de civilización, justicia, libertad, solidaridad o vehículo de formación de una meritoria idiosincrasia local (J. Rodríguez Arana), ni por consideraciones relacionadas con el componente religioso, claramente visible en la formación histórica de las rutas jacobeanas y hoy quizá más atenuado en términos generales, pero en todo caso acantonado en la esfera íntima de los caminantes<sup>2</sup>. Mi opinión se fundamenta en que los caminos de Santiago constituyen un bien cultural extraordinariamente singular que reclama una regulación propia y en una norma cuyo rango esté a la altura de su relevancia<sup>3</sup>.

## II. LA PERTENENCIA DE LOS CAMINOS DE SANTIAGO AL PATRIMONIO CULTURAL

### 1. Planteamiento

Desde la perspectiva del ordenamiento jurídico actual, lo característico de los caminos de Santiago es su pertenencia al patrimonio cultural, su condición de bienes culturales formalmente declarada. Ello determina que el análisis haya de centrarse en la regulación propia de estos bienes, siquiera el Camino de Santiago no acabe de encajar en ella, como iremos comentando.

Si acaso podría resultar interesante complementar el estudio jurídico del Camino de Santiago como bien cultural con lo que se sigue de su condición de recurso turístico, condición nada novedosa pues poco tiempo después de su ingreso en el campo del ordenamiento regulador de los bienes culturales ya quedó

---

<sup>2</sup> Es evidente que tales motivaciones son variadas, así como que una misma persona puede recorrer la ruta jacobea por más de una de ellas; pero también lo es que son por completo indiferentes para el ordenamiento jurídico. Quizá la más pintoresca, por llamarla de algún modo, ha sido la aducida por un delegado sindical del Sindicato Profesional de la Policía Local de la Comunidad Valenciana, que empleó el crédito horario sindical, junto con días de licencia por asuntos propios, para recorrer el Camino de Santiago. Fue sancionado por ello y sostuvo en su defensa que la actividad estaba directamente vinculada a sus cometidos como representante sindical. Véase la Sentencia del TSJ de la Comunidad Valenciana 1608/2002, de 24 de diciembre (recurso núm. 32/2002).

<sup>3</sup> A lo largo del presente trabajo utilizaré indistintamente las expresiones «Camino de Santiago» y «caminos de Santiago» para referirme al bien en su conjunto, sin perjuicio de especificar cada vez que sea necesario la ruta de que se trate (el «Camino Francés», por ejemplo). En todo caso, las rutas a las que voy a referirme son las inscritas en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO (vid., *infra*); hay otras, pero ese galardón internacional permite hacer la selección.

claro que esta dimensión estaba fuertemente presente<sup>4</sup>. Sucede, sin embargo, que el ordenamiento tan apenas se refiere a los caminos de Santiago desde este punto de vista, quizá porque se entiende que las normas generales del ramo son suficientes para articular políticas públicas de ordenación y promoción turística de las rutas jacobeanas<sup>5</sup>. En realidad, lo realmente útil sería explorar si las orientaciones principales de las acciones de los poderes públicos llamados a ordenar y gestionar los caminos de Santiago obedecen prioritariamente a la protección cultural o al incentivo del turismo; naturalmente, siempre se puede decir que una finalidad y otra con compatibles e incluso que deben serlo, pero más allá de lugares comunes convendría analizar actuaciones concretas buscando hallar el objetivo realmente perseguido con ellas. Huelga indicar que ello excede ampliamente de mis pretensiones en este momento.

## 2. El ordenamiento interno

Aunque el Camino de Santiago acumula una larga historia en cuanto ruta de peregrinación –prescindimos de identificar épocas de esplendor y de decadencia–, su consideración como bien cultural es relativamente reciente. Si, como ha sido estudiado con detenimiento, en su día llegó a forjarse una suerte de «estatuto jurídico del peregrino» formado por disposiciones dispersas y diversas que abarcaban los aspectos fundamentales de la actividad y de la persona que la emprendía, el ingreso del Camino de Santiago en el ordenamiento del patrimonio cultural no se produjo hasta el Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre, por el que se declara conjunto histórico-artístico el llamado (sic) Camino de Santiago, comprendiendo la declaración «los lugares, edificios y parajes conocidos y determinados actualmente y todos aquellos que en lo sucesivo se fijen y delimiten por el Patronato» que el propio Decreto crea» (artículo 1).

Este Decreto constituye la primera piedra del edificio normativo en el que los caminos de Santiago se alojan hoy –y por tal lo tiene la generalidad de la doctrina–, pero no surtió efectos dignos de mención en lo que a la ordenación

---

<sup>4</sup> Así, la Orden de 9 de marzo de 1971 (BOE de 18 de marzo), sobre zonas y rutas turísticas, identificó varias rutas «para una mejor ordenación de la promoción turística», siendo la primera de la lista el Camino de Santiago (las otras fueron las rutas del Quijote, del Arte Hispano-Musulmán, de los Conquistadores en Extremadura, del Arte Románico, del Gótico, de la Fe y la Colombina). No es preciso destacar que la perspectiva de la Orden no era la del patrimonio cultural sino la de la promoción y fomento del turismo.

<sup>5</sup> Entre las leyes sobre turismo dictadas por las comunidades autónomas por cuyos territorios discurren las rutas jacobeanas a las que nos referimos en el presente trabajo, únicamente la de Galicia (Ley 7/2011, de 27 de octubre) contiene algunas referencias al Camino de Santiago, sin que tampoco pueda afirmarse que sean especialmente significativas.

jurídica del conjunto histórico-artístico se refiere, que solo comenzaron a verse décadas después. Es un Decreto puramente cosmético en el sentido de que no aportó nada que no fuera una declaración formal carente de consecuencias de régimen jurídico, pues ninguna incorporaba y ninguna hubo después de él.

Así, y por lo pronto, es destacable la indefinición con que el bien quedó descrito. En primer lugar, ¿el Decreto se refería sólo al Camino Francés o también a otros, como por ejemplo el del Norte o el del Interior, que eran conocidos?; además, en absoluto estaba claro qué lugares, edificios y parajes quedaban comprendidos dentro de la declaración de conjunto histórico-artístico, qué bienes y espacios resultaban afectados por una declaración que obligaba a las corporaciones locales y a los propietarios a «la más estricta observancia de las Leyes del Tesoro artístico, municipal y de Ensanche de poblaciones» (artículo 3).

Por otra parte, la inclusión del Camino de Santiago en la categoría de «conjunto histórico-artístico» resultaba enormemente problemática a la vista del concepto legal de la misma. No era un concepto muy preciso, pero el Camino de Santiago no podía subsumirse en él toda vez que venía caracterizado por la idea de agrupación, idea que, por mucho que se extendiera hasta abarcar núcleos enteros, en absoluto podía trasladarse a un bien lineal como era y es el Camino de Santiago<sup>6</sup>. Añádase que, según la legislación de patrimonio cultural entonces vigente, el régimen aplicable a los conjuntos históricos era el de los monumentos; independientemente de las dificultades que presentaba esta traslación y de su misma pertinencia, parece claro que era por completo imposible a propósito del Camino de Santiago<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> De hecho, el conjunto histórico-artístico Camino de Santiago era una verdadera *rara avis* dentro del grupo de los declarados por aquellos años. Por ejemplo, las ruinas del monasterio de Santa María, la Ciudadela y los terrenos que la circundan en Rosas (Gerona), la villa de Atienza (Guadalajara), la zona incluida dentro del recinto amurallado de Carmona (Sevilla), la ciudad de Toro (Zamora), la villa de Medinaceli (Soria), la ciudad de Lorca (Murcia), la villa de Laguardia (Álava), el casco antiguo de la ciudad de Palma de Mallorca, la ciudad de Olivenza (Badajoz), la villa de Elorrio (Vizcaya), la villa de Ainsa (Huesca), la villa de Hita (Guadalajara), la ciudad de Medina de Rioseco (Valladolid), la ciudad de Lerma (Burgos), la ciudad de Tarazona de Aragón (Zaragoza), la ciudad de Morella (Castellón), la villa de Covarrubias (Burgos), la villa de San Felices de los Gallegos (Salamanca), la ciudad de Baeza (Jaén), la villa de Uncastillo (Zaragoza)...

<sup>7</sup> En la legislación de la época, la noción jurídica de «conjunto» derivaba de lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley relativa al Patrimonio Artístico Nacional de 13 de mayo de 1933, conforme al cual «[t]odas las prescripciones referentes a Monumentos histórico-artísticos son aplicables a los conjuntos urbanos y rústicos –calles, plazas, rincones, barrios, murallas, fortalezas, ruinas–, fuera de las poblaciones que por su belleza, importancia monumental o recuerdos históricos, puedan declararse incluidos en la categoría de rincón, plaza, calle, barrio o conjunto histórico-artístico». Más tarde, la Ley de 22 de diciembre de 1955 modificó el artículo 26 de la de 1933 con la finalidad de establecer ciertas obligaciones para los propietarios, poseedores o usuarios de monumentos histórico-artísticos y añadió (artículo 2)

Puede ser que, como escribe Javier García Fernández, el Decreto de 1962, «[u]tilizando un instrumento jurídico tradicional, esto es, la categoría de conjunto histórico-artístico», introdujera

«de hecho una nueva categoría de protección que iba más allá de los conjuntos *stricto sensu*, pues recogía no sólo una agrupación de inmuebles sino también parajes naturales y vías de comunicación cuyo vínculo no era sólo la contigüidad espacial sino también la experiencia histórica común»,

pero ese valor conceptual no descendió al terreno de las aplicaciones prácticas. Aun cuando el Decreto de 1962 supusiera, según el autor citado, «un paso adelante importantísimo en la protección del patrimonio cultural español», lo fue exclusivamente en el ámbito de la teoría; al no incorporar regulación material alguna ni ser seguido de normas que lo completaran o desarrollaran, la ordenación jurídica del Camino de Santiago permaneció en el limbo en el que se encontraba antes de la declaración como conjunto histórico-artístico, que bien poco supuso en términos sustantivos.

Eso sí, el Decreto de 1962 fue el germen de la situación actual y esto debe ser reconocido. Que seguramente no tuviera tales pretensiones no obsta a que debamos aceptar su condición de precursor de lo que hoy tenemos a la vista. La llama que prendió la mecha tendida tanto tiempo atrás fue la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (en adelante, LPHE) pues, en razón de lo establecido en su Disposición Adicional 1ª, el Camino de Santiago se convirtió en un bien de interés cultural por la sencilla razón de que había sido declarado conjunto histórico-artístico. Esa disposición se refiere genéricamente a todos los bienes declarados con anterioridad, por lo que el Camino quedó incluido en el enorme saco que la norma carga a su espalda. La consecuencia inmediata de ello fue que el conjunto histórico-artístico «Camino de Santiago» quedó sometido de un día para otro al régimen jurídico que para los bienes de interés cultural establece la citada Ley.

Pero ello tampoco supuso nada en términos de regulación. Aunque se refrendaba la pertenencia del Camino de Santiago al ámbito jurídico del patrimonio cultural, todo seguía sin resolver. Pasó a ser un bien de interés cultural, pero ¿en qué categoría quedaba incluido?; ¿a quién correspondía su ordenación, al Estado o a las comunidades autónomas?; ¿requería una regulación *ad hoc* o podían serle de aplicación las normas generales?

---

que las mismas recaían también respecto de los inmuebles artísticos o históricos incluidos en el perímetro de ciudades o núcleos «declarados monumentos histórico-artístico como tales conjuntos», aunque aquellos inmuebles no hubieran sido objeto de declaración especial que los calificara individualmente como monumentos histórico-artísticos.

La pregunta más sencilla de responder es la segunda pues los hechos se han encargado de hacerlo, e inequívocamente: la ordenación jurídica del Camino de Santiago ha sido asumida por las comunidades autónomas, sin que el Estado haya hecho otra cosa que prever beneficios fiscales y regular el Consejo Jacobeo, creado en 1991 y reorganizado en 1997 y 2009. Antes de que este órgano fuera alumbrado, varios ministerios suscribieron el 8 de abril de 1987 un Convenio de cooperación para la recuperación y revitalización del Camino de Santiago, al que enseguida de adhirieron Navarra, Aragón, La Rioja, Castilla y León y Galicia, quedando ya entonces de manifiesto el protagonismo que estas comunidades autónomas estaban dispuestas a desempeñar, orientación que se vio confirmada en el Convenio de 15 de marzo de 1991, firmado por los presidentes de las mismas y formalmente dirigido a desarrollar el interministerial de 1987. A partir de entonces, las citadas comunidades autónomas comenzaron a ocuparse de los tramos correspondientes de las rutas jacobeanas incoando y resolviendo expedientes de delimitación de los mismos, así como estableciendo regulaciones más o menos densas que compusieron un panorama normativo dispar<sup>8</sup>.

Nótese que hemos mencionado a las comunidades por las que discurre el «Camino Francés», por lo que parece que era esta la única ruta jacobea que se consideraba. Sin embargo, bien pronto se sumaron al movimiento aquellas por cuyos territorios no discurre el Camino Francés sino rutas diferentes (País Vasco, Cantabria y Asturias). En resumen: el protagonismo autonómico se consolidó sin lugar a dudas, dando comienzo un proceso que llega prácticamente hasta los días en que redacto estas páginas, sin que pueda ni deba descartarse que conozca jalones ulteriores<sup>9</sup>.

Todas las comunidades autónomas han recordado, en un momento o en otro, que el Decreto 2224/1962 introdujo el Camino de Santiago en la órbita del Derecho del patrimonio cultural. Y al decir *todas* estoy señalando que también lo hicieron aquellas por cuyo territorio no discurre el Camino Francés, por lo

---

<sup>8</sup> Hay que indicar, no obstante, que la Comunidad de Navarra se adelantó unos meses a la adhesión al Convenio interministerial puesto que la Ley Foral 6/1987, de 10 de abril, de Normas Urbanísticas Regionales para la protección y uso del territorio incluyó algunas referencias al Camino de Santiago (artículo 30), si bien el grueso de la regulación es posterior.

<sup>9</sup> Las últimas referencias que conozco son el Decreto 211/2018, de 3 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Directriz Especial de Ordenación Territorial del Camino de Santiago-Camino Francés a su paso por Aragón (Boletín Oficial de Aragón núm. 241, de 14 de diciembre de 2018) y el Decreto 87/2020, de 13 de noviembre, de segunda modificación del Decreto 63/2006, de 22 de junio, por el que se fija y delimita el conjunto histórico del Camino de Santiago en el Principado de Asturias y se determina su entorno de protección provisional (ruta del Interior y ruta de la Costa), publicado en el BOE núm. 329, de 18 de diciembre de 2020.



que se extendió una interpretación del ámbito objetivo de la declaración como conjunto histórico-artístico que no era tan evidente. Hay que indicar, con todo, que también el Estado consideraba que el Francés no era el único de los caminos dignos de atención. El Decreto de 1962 fue expresamente derogado por el Real Decreto 736/1993, de 14 de mayo, dictado en desarrollo de lo previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1993 sobre beneficios fiscales aplicables al «Año Santo Compostelano 1993» (BOE de 3 de junio de 1993); este Real Decreto incorpora un listado de los municipios «por los que discurre el Camino de Santiago, tal como se ha delimitado por el Consejo Jacobeo», figurando en él localidades del País Vasco, Cantabria y Asturias. Es decir, se daba por supuesto que había rutas distintas al Camino Francés que no debían quedar al margen de la acción pública, dicho sea ello con independencia de que fuera exacto que, dijera lo que dijera el Real Decreto, el Camino estuviera propiamente delimitado; el Decreto de 1962 se había referido, recuérdese, a los lugares, edificios y parajes conocidos y determinados o por determinar, referencia que acredita que la delimitación de este bien no podía reducirse a la enumeración de los términos municipales por los que discurre el Camino de Santiago.

### 3. La protección internacional

En 1993, el Camino Francés accedió a la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO, confeccionada a partir de lo dispuesto en la Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural, hecha en París el 23 de noviembre de 1972 y a la que España se había adherido en 1982. Es requisito imprescindible para figurar en la Lista que el Comité encargado de elaborarla considere que el bien posee un valor universal excepcional, circunstancia que se evalúa en función del cumplimiento de alguno de los criterios preestablecidos, que en nuestro caso fueron los siguientes: ejercer una influencia considerable durante un período de tiempo dado o un área cultural determinada sobre el desarrollo de la arquitectura, de las artes monumentales o de la organización del espacio (criterio ii); ofrecer un ejemplo eminente de un tipo de construcción o conjunto arquitectónico ilustrativo de un período histórico significativo (criterio iv); estar directa y materialmente asociado a acontecimientos, ideas o creencias que hayan tenido una significación universal excepcional (criterio vi).

De este modo, el Camino Francés dio el salto al Derecho internacional del patrimonio cultural y con los máximos honores. Honores que el año 2015 se extendieron objetivamente al ampliarse el bien inscrito para comprender los llamados «Caminos del Norte de España», tomándose en consideración los mismos criterios que se utilizaron para inscribir el primero (WHC-15/39.COM/19,

Bonn, 8 de julio de 2015). Gracias a ello, el «Camino de la Costa» accedió a la Lista del Patrimonio Mundial y, con él, el tramo que discurre por el País Vasco, territorio que también aporta el «Camino del Interior», que une el primero con el Francés.

Merece la pena señalar que la decisión del Comité del Patrimonio Mundial que acuerda la ampliación califica al Camino (a los caminos, en realidad) de *bien en série*, concepto cuyo significado hay que buscar en las *Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial*, documento de gran importancia y cuya última versión conocida hasta el momento es de 10 de julio de 2019. Las *Orientaciones* vigentes cuando tuvo lugar la ampliación recogían ya el concepto de *bien en série*, que coincide por completo con el que figura en las de 2019 e ilustra perfectamente la complejidad del bien<sup>10</sup>.

Sin duda, la inscripción de los caminos de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial constituye un reconocimiento muy estimulante, pero no deberíamos olvidar que conlleva compromisos para las autoridades nacionales. Puesto que las Administraciones públicas competentes están vinculadas por lo dispuesto en la Convención a la que el Estado se ha adherido<sup>11</sup>, hemos de tener presente que la inscripción comporta obligaciones específicas que el Comité Intergubernamental para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural creado por el Tratado pormenoriza en las *Orientations* a las que nos acabamos de referir. Al final del presente trabajo volveré sobre este punto. Ahora señalo que la inscripción ha tenido consecuencias sobre la estructura del Consejo Jacobeo pues el Real Decreto 1431/2009 –que procede a la segunda, y última hasta ahora, reorganización del órgano– crea un Comité de cooperación en la gestión del bien patrimonio mundial, cuyo objetivo principal, dice la Exposición

---

<sup>10</sup> Este concepto comprende aquellos bienes que incluyen dos o más elementos constitutivos ligados entre sí mediante vínculos claramente definidos que reflejen «des liens culturels, sociaux ou fonctionnels au fil du temps, qui génèrent, le cas échéant, une connectivité au niveau du paysage, de l'écologie, de l'évolution ou de l'habitat», contribuyendo cada uno de ellos «à la valeur universelle exceptionnelle du bien dans son ensemble, d'une manière substantielle, scientifique, aisément définie et visible», pudiendo incluir, entre otros, atributos inmateriales. La consideración del bien en serie requiere que el conjunto, y no necesariamente sus diferentes elementos, tenga un valor universal excepcional e impone que, «afin d'éviter une fragmentation excessive des éléments constitutifs, le processus de proposition d'inscription du bien, incluant la sélection des éléments constitutifs, doit pleinement prendre en compte la capacité de gestion d'ensemble et la cohérence du bien» (§ 137).

<sup>11</sup> La Disposición Adicional 7ª LPHE indica que, sin perjuicio de lo establecido en ella, «las Administraciones a quienes corresponda su aplicación quedarán también sujetas a los Acuerdos Internacionales válidamente celebrados por España»; e incluso apunta hacia el reconocimiento de cierta fuerza vinculante a instrumentos de *soft law* al añadir que «[l]a actividad de tales Administraciones estará asimismo encaminada al cumplimiento de las resoluciones y recomendaciones que para la protección del Patrimonio Histórico adopten los Organismos Internacionales de los que España sea miembro».

de Motivos del Real Decreto, es dar cumplimiento a lo establecido en las citadas *Orientations* en la medida en que estas prevén que «en el caso de bienes en serie es indispensable disponer de un sistema de gestión o de mecanismos que garanticen la gestión coordinada de los distintos componentes».

Además de la UNESCO, también el Consejo de Europa ha hecho sus aportaciones, siquiera el peso específico de las mismas sea menor desde el punto de vista jurídico. El punto de arranque se encuentra en la Recomendación 987 (1984), adoptada por la Asamblea Parlamentaria el 28 de junio de 1984, relativa a los «itinerarios europeos de peregrinación», que toma como punto de referencia el Camino de Santiago. Poco después, en la Declaración de Santiago de Compostela sobre los itinerarios culturales europeos (22 de octubre de 1987) el Consejo de Europa postuló «la revitalización de uno de estos caminos, el que conducía a Santiago de Compostela, como base y ejemplo para acciones futuras en atención a su carácter altamente simbólico en el proceso de construcción europea».

Sobre la categoría de los «itinerarios culturales» versan diversos textos del Consejo de Europa, entre los que destaca un *Accord partiel élargi* adoptado por el Comité de Ministros el 8 de diciembre de 2010 [Resolución CM/Res(2010)53], que la describe como un proyecto de cooperación cultural, educativa, patrimonial y turística dirigido a desarrollar y promover un itinerario o una serie de itinerarios fundados sobre un camino histórico, un concepto, una persona o un fenómeno cultural de dimensión transnacional que presenten importancia para la comprensión y el respeto de los valores europeos comunes. Este Acuerdo, al que pertenecen 34 Estados, ha sido confirmado en 2013 [Resolución CM/Res(2013)66, de 18 de diciembre de 2013], habiéndose revisado simultáneamente las reglas de otorgamiento de la mención de *itinerario cultural del Consejo de Europa* [Resolución CM/Res(2017)67, de la misma fecha]. Y, en fin, el 27 de septiembre de 2017 el Comité de Ministros ha emitido una Declaración con motivo del 30 aniversario de los itinerarios culturales del Consejo de Europa [Decl(27/09/2017)], con interesantes indicaciones acerca de la figura en tanto que «modelo original de promoción de los principios del Consejo de Europa que estimula la cooperación transfronteriza y fomenta los enfoques innovadores en el ámbito del patrimonio cultural, del diálogo intercultural y del desarrollo local sostenible». En esta misma Declaración se dice que el programa de los itinerarios culturales «pone énfasis en los temas de importancia simbólica para la unidad, la historia y la cultura europeas, con objeto de fortalecer la sociedad civil y la cohesión de la sociedad europea» y se afirma que estos itinerarios «se han convertido cada vez más en un instrumento de la diplomacia cultural».

Por su parte, el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales del ICOMOS –creado precisamente a raíz de la inclusión del Camino de San-

tiago en la Lista del Patrimonio Mundial en 1993— ha elaborado una Carta de Itinerarios Culturales, ratificada por la 16ª Asamblea General de la Organización el 4 de octubre de 2008. En ella se exponen las características y requisitos de los itinerarios culturales en tanto que «nuevo concepto o categoría patrimonial» que armoniza y no se solapa con otras que pueden existir en su seno (monumentos, ciudades, paisajes, patrimonio industrial). Dotada de autonomía conceptual, la categoría del itinerario cultural adquiere en la Carta del ICOMOS una consistencia superior a la que tiene en los textos del Consejo de Europa, al menos desde la perspectiva de la protección del patrimonio cultural, no faltando en ella referencias próximas a las que se utilizan en la confección de la Lista del Patrimonio Mundial (entorno, zona de amortiguamiento, autenticidad, integridad). Por lo demás, el documento señala que «[d]ebe ponerse especial atención en evitar la confusión conceptual entre rutas turísticas, aun las de interés cultural, e Itinerarios Culturales»; en absoluto se niega que un itinerario cultural sea «una realidad que puede tener gran importancia para la cohesión territorial y el desarrollo sostenible» y se valora positivamente la dimensión turística, pero se advierte frente a los «impactos negativos del turismo».

Desde luego, el Camino de Santiago es un itinerario cultural del Consejo de Europa y encaja sin ninguna dificultad en la construcción del ICOMOS, pero no está nada claro que esta categoría pueda ser de mucha utilidad para la protección jurídica de los bienes. Por lo pronto, se ha destacado que entre el enfoque del Consejo de Europa y el del ICOMOS median diferencias de cierto relieve en tanto que el primero no tiene como objetivo preferente la protección de un bien cultural, que sí sería lo pretendido por el segundo (Castillo Ruiz), aspecto que también apunta Prieto de Pedro; ello sugiere que la categoría de los itinerarios culturales adolece todavía de cierta indefinición. Además, y aun aceptando que la Carta del ICOMOS está redactada pensando en la protección del patrimonio cultural, no podemos olvidar que es un documento doctrinal, por lo que su funcionalidad es limitada en términos estrictamente jurídicos<sup>12</sup>.

En cuanto a la Unión Europea, sus aportaciones son muy escasas. En realidad, se reducen a que el 17 de mayo de 1993 los ministros de Cultura reunidos en Consejo emitieron una Declaración relativa al Camino de Santiago, califi-

---

<sup>12</sup> En el ámbito de la Convención del Patrimonio Mundial se ha abierto paso la noción de *rutas del patrimonio*, a las que se refieren las *Orientaciones* al menos desde la versión de 2005. Son consideradas un tipo específico de *paisaje cultural*, concepto este que se vincula con la expresión «obras conjuntas del hombre y de la naturaleza» que figura en la definición de los «lugares» que pueden ser considerados patrimonio cultural (artículo 1 de la Convención). Aun suponiendo que estas rutas guardan cercano parentesco con los itinerarios culturales, lo cierto es que la categoría no se ha aplicado a los caminos de Santiago, al menos formalmente.

cándolo como «uno de los pilares de la construcción histórica y de la formación de la identidad cultural europea», afirmando que «[v]en con agrado la iniciativa que varios Estados miembros están llevando a cabo para el reconocimiento, la restauración y la conservación del patrimonio histórico y artístico del Camino» y acogiendo «con beneplácito, además, la actuación de varios Estados miembros en relación con la mejora del conocimiento del Camino, que forma parte del patrimonio cultural europeo, así como de las iniciativas emprendidas para fomentar la participación en esta obra de los ciudadanos y de las asociaciones y los organismos culturales»<sup>13</sup>.

A principios de la década de los 90 del siglo XX algunos autores indicaron que la muy parca atención dispensada por la Comunidad Europea al Camino de Santiago podía explicarse en que tramos de la ruta discurrían por países que no pertenecían a ella. Teniendo en cuenta las actuales dimensiones geográficas de la Unión Europea, tal argumento tiene mucho menos peso hoy que entonces, pero existe otro que permite comprender la inactividad comunitaria. Una vez evidente la inserción de las rutas jacobeanas en la órbita del patrimonio cultural, no parece factible que la Unión esté en condiciones de legislar sobre el particular habida cuenta de la liviandad de sus atribuciones en materia de cultura, que en el concreto ámbito de la protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico se reducen prácticamente a la disciplina de la restitución de los bienes que hayan salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro. Aunque se considere que las rutas jacobeanas forman parte del «patrimonio cultural común» al que alude el artículo 167 del Tratado de Funcionamiento (alocución ya presente en las versiones anteriores del actual precepto), es claro que las atribuciones de la Unión muy difícilmente pueden plasmarse en instrumentos normativos dirigidos a su regulación.

---

<sup>13</sup> El tono cambia por completo en la Resolución del Parlamento Europeo «sobre la defensa de la conservación del Camino de Santiago ante la brutal destrucción y agresión que está sufriendo en la localidad de Pazos», en la que se advierte de «los graves destrozos y la brutal agresión al hábitat humano y al patrimonio histórico-cultural que están ocasionando las obras de la carretera N550 a su paso por Pazos», considerado «uno de los más característicos espacios del Camino de Santiago, Ruta Xacobeana, declarado «Primer Itinerario Cultural Europeo» por el Consejo de Europa y «Patrimonio Cultural Mundial» por la UNESCO, cuya destrucción supone un salvaje atentado». La Resolución denuncia el incumplimiento de la legislación gallega, tanto la específica de los caminos de Santiago como la de patrimonio cultural, del Estatuto de Autonomía y de la propia Constitución, así como la pasividad de las autoridades, y urge a la paralización de unas obras que provocarán «daños irreparables en un importante y singular tramo del Camino de Santiago, con la demolición de pazos, puentes romanos, 55 casas de piedra de gran antigüedad, capillas, «petos de ánimas», cruceros, murallas, hórreos, fuentes, lavaderos, pozos y singulares robleadas centenarias, entre otros daños, auténtico desguace arquitectónico del hábitat rural y medioambiental». El texto en Diario Oficial de las Comunidades Europeas C, núm. 320, 28 de octubre de 1996, pp. 202-203.

#### 4. Patrimonio cultural material

Concluyo este apartado general indicando que, a mi juicio, los caminos de Santiago forman parte del patrimonio cultural material y no del inmaterial.

Las sentencias del TSJ de Galicia 830/2014, de 30 de octubre (recurso núm. 4680/2012) y 589/2019, de 25 de noviembre (recurso núm. 4717/2012), aceptan que la Administración tuviera en cuenta, a la hora de proceder a la delimitación del Camino Francés, unos informes en los que constaba que este bien «más que pertenecer al patrimonio de bienes materiales, forma parte del patrimonio inmaterial, que es vivo, dinámico y sujeto a los cambios de la cultura que lo sostiene», aceptación que supone, cabe pensarlo así, que el órgano jurisdiccional considera que ese planteamiento es válido. Mi opinión, sin embargo, es que el Tribunal no indica o da por sentado que el Camino de Santiago sea patrimonio cultural inmaterial, sino que se limita a evocar un aserto cuya única función es justificar que la moderna delimitación administrativa de la ruta no está fatalmente aherrojada por determinados datos históricos y que razones de funcionalidad, unidas a las variaciones que los caminos han podido experimentar a lo largo del tiempo, avalan el trazado hecho por la Administración. Otra cosa es que la apelación al patrimonio inmaterial que figura en los informes de que se hace eco la Sala no sea la más adecuada en términos estrictamente jurídicos, por lo que indicaré enseguida.

En sede doctrinal se ha propuesto explorar la posibilidad de declarar los caminos de Santiago como «manifestación representativa del patrimonio cultural inmaterial», lo que permitiría que el Estado dispusiera de un instrumento a través del cual ejercer ciertas competencias sobre los mismos, lógicamente sin perjuicio ni menoscabo de las autonómicas<sup>14</sup>. Esta propuesta es acreedora de un breve comentario.

---

<sup>14</sup> Recuerdo que esta figura viene prevista en el artículo 12 de la Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. El precepto habilita a la Administración General del Estado para declarar la protección y adoptar medidas de salvaguardia respecto de los bienes del patrimonio cultural inmaterial en los que concurren alguna de las siguientes circunstancias: a) cuando superen el ámbito territorial de una comunidad autónoma y no exista un instrumento jurídico de cooperación entre comunidades autónomas para la protección integral de este bien; b) cuando así lo solicite la comunidad autónoma donde tenga lugar la manifestación, previa petición a la misma de la comunidad portadora del bien; c) cuando la consideración en conjunto del bien objeto de salvaguardia requiera para su específica comprensión una consideración unitaria de esa tradición compartida, más allá de la propia que pueda recibir en una o varias comunidades autónomas; d) cuando tenga por objeto aquellas manifestaciones culturales inmateriales que, en su caso, puedan aparecer asociadas o vinculadas a los servicios públicos de titularidad estatal o a los bienes adscritos al Patrimonio Nacional; e) cuando el bien posea una especial relevancia y trascendencia internacional para la comunicación cultural, al ser expresión de la historia compartida con otros países. El apartado 2 del mismo artículo establece que «[p]or Real Decreto podrá

Frente a la patente fragmentación de las fuentes reguladoras de los caminos de Santiago, plasmada tanto en que cada una de las comunidades autónomas ordena los tramos de las rutas jacobeanas que discurren por su territorio como en la inactividad normativa estatal, se levantan voces que reclaman la necesidad y conveniencia de que el Estado tome cartas en el asunto, aunque siempre dejando a salvo las atribuciones autonómicas. No voy a entrar en la cuestión de si, a la vista del régimen constitucional y estatutario de distribución de competencias en materia de patrimonio cultural y de la interpretación del mismo que ha prevalecido, es o no viable reconocer al Estado alguna que exceda de las que hasta el momento ha ejercido, pero sí señalo que este punto no puede resolverse apelando a la declaración gubernamental de manifestación representativa del patrimonio cultural inmaterial por la sencilla razón de que los caminos de Santiago no encajan en el concepto jurídico de este patrimonio y no se les puede aplicar una técnica diseñada para él.

Cabe aceptar que los caminos de Santiago atesoran un legado inmaterial que, según señala Teresa Carballeira, antes que un valor secundario constituye «el corazón cultural de este peculiar patrimonio –y de Europa– que merece cuanto menos la misma atención que el patrimonio material», siendo los elementos intangibles o inmateriales del Camino acreedores de acciones públicas específicas de tutela y valorización. En esta misma línea, el ICOMOS hizo notar en el procedimiento que condujo a la ampliación del bien inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial que «[d]es paysages naturels exceptionnels ainsi qu'un riche patrimoine culturel immatériel survivent aussi à ce jour», palabras que figuran igualmente en la Decisión 39 COM 8B.36, del Comité del Patrimonio Mundial, que formalizó la extensión<sup>15</sup>.

---

otorgarse una singular protección a los bienes culturales inmateriales anteriormente citados, mediante su declaración como Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial».

<sup>15</sup> Por otro lado, e independientemente de las razones que mueven a las personas a recorrer los caminos de Santiago, no es difícil reconocer en ellos un intangible ligado a los factores espirituales y religiosos que fueron decisivos en el nacimiento y desarrollo de las rutas jacobeanas, factores que de algún modo han estado presentes en el acceso del bien a la Lista del Patrimonio Mundial. Tanto en 1993 (Camino Francés) como en 2015 (extensión del bien inscrito a los caminos del norte de España), el Comité del Patrimonio Mundial consideró que entre los criterios que el bien cumplía figuraba el de su asociación material y directa a acontecimientos, ideas o creencias que posean una significación universal excepcional, siquiera las *Orientaciones* indicaban que este criterio (el vi) no debería justificar la inscripción en la Lista salvo en circunstancias excepcionales o en aplicación conjunta con otros. Sea como fuere, el ICOMOS lo expresó con claridad en el procedimiento que condujo a la inscripción del Camino Francés: se refirió al mismo como un itinerario cultural y espiritual vivo, dotado de gran significación histórica e indicó que «el Camino de Santiago de Compostela es testimonio del poder y de la influencia de la fe sobre los hombres de todas las clases sociales y de todos los países de Europa en la Edad Media y en los períodos siguientes».

Como digo, aceptamos que es así, pero ello no oscurece que, principalmente, los caminos de Santiago, las rutas y los bienes asociados, son patrimonio cultural material, que el conjunto forma un bien de naturaleza material, que es la que marca la pauta de su régimen jurídico. Cabe recordar, en este sentido, las consideraciones del ICOMOS en la ya mencionada *Carta de Itinerarios Culturales*, relevante para nosotros en la medida en que las rutas jacobeanas encajan sin violencia alguna en la caracterización que en ella se hace de estos bienes. La Carta admite que en un itinerario cultural comparecen elementos intangibles que contribuyen a proporcionar significado y sentido al conjunto y que atestiguan «el proceso de comunicación y diálogo entre los pueblos involucrados en su recorrido»; también dice que los «contenidos intangibles de un itinerario cultural son fundamentales para comprender su sentido y sus valores patrimoniales de carácter asociativo», motivo por el que «los aspectos materiales deben relacionarse siempre con otros valores de naturaleza intangible». Pero todo ello a partir de que los itinerarios culturales deben «apoyarse necesariamente en la existencia de elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial y la confirmación física de su existencia», elementos tangibles entre los que figura como indispensable para determinar la existencia de un itinerario cultural «la vía de comunicación en sí misma como cauce utilizado al servicio de un proyecto diseñado o surgido de la actividad humana para cumplir una finalidad específica»<sup>16</sup>.

Pero más decisivo resulta que el ordenamiento permite acotar el concepto jurídico de patrimonio cultural inmaterial. La norma de cabecera es el artículo 2 de la Convención de la UNESCO para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial, hecha en París el 3 de noviembre de 2003 y ratificada por España en 2007. El precepto dispone que, a los efectos de la Convención, el patrimonio inmaterial comprende «los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes– que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural», dice que este patrimonio «que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su

---

<sup>16</sup> Otros elementos sustantivos básicos, dice la Carta, son las manifestaciones patrimoniales tangibles relacionadas con la funcionalidad del itinerario cultural como ruta histórica, «tales como postas, aduanas, lugares de almacenaje, descanso y avituallamiento, hospitales, mercados, puertos, construcciones defensivas, puentes, medios de comunicación y transporte, establecimientos industriales, mineros o de otro tipo, como los ligados a la producción y al comercio, que reflejen las aplicaciones y los avances técnicos, científicos y sociales de sus diferentes épocas, núcleos urbanos, paisajes culturales, lugares sagrados, de culto y de devoción, etc.».



interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana» y precisa que, así definido, se manifiesta particularmente en los ámbitos siguientes: tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial, artes del espectáculo, usos sociales, rituales y actos festivos, conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo, técnicas artesanales tradicionales. No parece necesaria una sesuda exégesis del artículo para advertir que, en cuanto bien cultural en serie, el Camino de Santiago no encaja en tal definición ni en los ámbitos más representativos de manifestación del patrimonio inmaterial, independientemente de que albergue en su seno elementos que sí lo hacen.

A la misma conclusión llegamos tomando en consideración la legislación interna. La Ley 10/2015, de 26 de mayo, para la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, obviamente deudora de la Convención de 2003, señala en su artículo 2 que tienen la consideración de bienes del patrimonio cultural inmaterial los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos, reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural, y en particular: a) tradiciones y expresiones orales, incluidas las modalidades y particularidades lingüísticas como vehículo del patrimonio cultural inmaterial, así como la toponimia tradicional como instrumento para la concreción de la denominación geográfica de los territorios; b) artes del espectáculo; c) usos sociales, rituales y actos festivos; d) conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo; e) técnicas artesanales tradicionales; f) gastronomía, elaboraciones culinarias y alimentación; g) aprovechamientos específicos de los paisajes naturales; h) formas de socialización colectiva y organizaciones; i) manifestaciones sonoras, música y danza tradicional.

Y, en fin, la conclusión la corrobora la legislación autonómica más relevante sobre los caminos de Santiago, que es la Ley 5/2016, del Patrimonio Cultural de Galicia, que los regula separadamente del patrimonio inmaterial; al segundo pertenecen los «usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas, junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes, que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural»<sup>17</sup>,

---

<sup>17</sup> Artículo 9.3, a), citándose al efecto la lengua, las tradiciones y expresiones orales, la toponimia, las artes del espectáculo, en especial la danza y la música, representaciones, juegos y deportes, los usos sociales, rituales, ceremonias y actos festivos, los conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo las técnicas artesanales tradicionales, actividades productivas y procesos.

mientras que los caminos «están formados por el conjunto de rutas reconocidas documentalmente de las que puede testimoniarse su uso como rutas de peregrinación de largo recorrido y que estructuran, conforman y caracterizan el territorio que atraviesan» (artículo 71). La Ley gallega alude específicamente a bienes inmateriales que reconoce como tales (la lengua y la toponimia) a propósito de la señalización de los caminos de Santiago, que deberá estar en gallego e incorporar «los topónimos, como parte de sus valores culturales y manifestación del patrimonio cultural inmaterial de Galicia» (artículo 81), pero eso no supone otra cosa que reconocer que en los caminos de Santiago comparecen elementos inmateriales, en absoluto que sean estos los que marcan la pauta del régimen jurídico de aquellos. Por lo demás, y volviendo a la inscripción de los caminos de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial, recuérdese que se exigen los requisitos de valor excepcional y de autenticidad, que casan mal con el patrimonio inmaterial objeto de salvaguardia (Marzal Raga).

Por ello, no me parece convincente la propuesta doctrinal de utilizar, como instrumento que canalizaría una competencia estatal sobre el Camino de Santiago, el mecanismo de la Declaración de Manifestación Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial previsto en la Ley 10/2015, por mucho que se dejen a salvo las atribuciones autonómicas y que se enfatice la conveniencia de arbitrar fórmulas de cooperación para la gestión coordinada del bien. Mi opinión no obedece a que dicha Declaración, tal y como está normativamente configurada, pueda ser objeto de ciertas críticas y tampoco a que no crea que sería conveniente buscar algún asidero al que amarrar una competencia estatal sobre los caminos de Santiago, sino a que no comparto la idea de que este bien cultural complejo forme parte del patrimonio inmaterial, razón por la que no considero que pueda serle de aplicación una figura que únicamente cobra sentido dentro de la regulación del mismo. Es cierto que en los caminos de Santiago concurren algunas de las circunstancias que, según el artículo 12 de la Ley 10/2015, determinan que la Administración General del Estado tenga, dice el precepto, «competencias para declarar la protección y adoptar medidas de salvaguardia respecto de los bienes del patrimonio cultural inmaterial»<sup>18</sup>, pero falta el presupuesto mismo del que parte la norma, que no es sino la pertenencia del bien a ese patrimonio. Y aunque no se trata de comparar nada, a la vista de las declaraciones de manifestación re-

---

<sup>18</sup> Diría que, probablemente, concurren tres de las cinco circunstancias señaladas legalmente: que el bien supere el ámbito territorial de una comunidad autónoma y no exista un instrumento jurídico de cooperación entre comunidades autónomas para la protección integral del mismo; que la consideración en conjunto del bien objeto de salvaguardia requiera para su específica comprensión una consideración unitaria de la tradición compartida, más allá de la propia que pueda recibir en una o varias comunidades autónomas; que el bien posea una especial relevancia y trascendencia internacional para la comunicación cultural, al ser expresión de la historia compartida con otros países.

presentativa del patrimonio cultural inmaterial efectivamente producidas o cuyo expediente ha sido incoado, se advierte que los caminos de Santiago nada tienen que ver con los bienes inmateriales concernidos<sup>19</sup>.

### III. CONSIDERACIONES ACERCA DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CAMINO DE SANTIAGO A SU PASO POR EL PAÍS VASCO

#### 1. Historicidad

El Decreto 2/2012, de 10 de enero, «califica, como Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco». En él se alude a trabajos que «se han orientado en fijar una ruta real y física que fuera practicable, continua para el peregrino y segura, primando su discurrir por caminos históricos y públicos» y se dice que «se ha fijado un itinerario del siglo XXI que se ha ido configurando a través de la historia y donde se visualiza el patrimonio cultural de los lugares que atraviesa, recuperando la idea de que los hitos que jalonan el recorrido explican y a la vez son causa y consecuencia de un desarrollo histórico».

El Anexo I al Decreto comienza la descripción del Camino de la Costa invocando la autoridad «del historiador Ramón Menéndez Pidal», quien habría dicho que la citada «es una de las primitivas rutas de peregrinación a Compostela, anterior incluso a algunas que luego se han tenido por genuinas», y añade ciertos elementos datados entre el siglo IX y mediados del XIV. Al describir el Camino del Túnel de San Adrián, indica que «[l]a ruta interior del Camino de Santiago a su paso por el País Vasco ha sido uno de los más importantes ejes de comunicación del norte peninsular desde época romana», así como que, a partir de la fundación de villas fortificadas como Tolosa, Ordizia y Segura (lo que nos sitúa en el siglo XIII), esta vía adquirió «una importancia creciente, en detrimento de la ruta más costera». Y al establecer el régimen de protección de las rutas, el Anexo III confiere especial relevancia a los «caminos históricos», que el Anexo IV identifica nominalmente.

Tanta insistencia en el aspecto histórico no es gratuita. Hoy día, las expresiones «patrimonio histórico» o «patrimonio histórico-artístico» no tienen

---

<sup>19</sup> Sin distinguir entre las manifestaciones declaradas y aquellas respecto de las cuales se ha incoado el expediente, tales bienes inmateriales son: las sociedades musicales de la Comunidad Valenciana, la técnica del vidrio soplado, la cultura del esparto, el toque manual de campana, la Fiesta del Sexenni, las lenguas de signos, la danza española, la cría del caballo de pura raza española, la tradición cultural de las tapas, la Semana Santa, la trashumancia y el carnaval.

en el lenguaje jurídico posición alguna de monopolio e incluso es cada vez más habitual hablar de «patrimonio cultural», noción de significado más amplio y seguramente de empleo acertado en la medida en que el valor cultural de las cosas no se vincula exclusivamente a su antigüedad ni al factor estético; pero ello no obsta a que haya bienes en cuyo valor cultural actual el elemento histórico, su «historicidad», desempeña una función de primer orden hasta el punto de caracterizarlos de forma indispensable. Los caminos de Santiago –todos ellos, sin excepción– constituyen un ejemplo acabado pues su actual tratamiento jurídico obedece, precisamente, a su condición de rutas históricas. Esto presenta ciertos aspectos de interés en punto a la delimitación del trazado, como más adelante comentaré; por ahora, quede constancia del considerable peso que en la tutela jurídica de los caminos tiene el factor histórico en tanto en cuanto lo que se protege por el Derecho son bienes formados a largo de un período de tiempo que se cuenta por siglos.

Y aunque el ordenamiento interno no confiriera a la «historicidad» de las rutas jacobeanas la relevancia jurídica que les otorga (y de la que el Decreto del País Vasco es un ejemplo más), el elemento seguiría siendo determinante desde la perspectiva del Derecho internacional de los bienes culturales. Valga recordar que la Decisión del Comité del Patrimonio Mundial de 8 de julio de 2015, por la que se aprueba la extensión de la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial a los caminos del norte de España, dice lo siguiente a propósito de la autenticidad del bien:

«Le Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle: Chemin français et chemins du nord de l'Espagne est pour l'essentiel authentique dans sa forme et sa conception, ses matériaux et sa substance, son usage et sa fonction. La majorité des chemins eux-mêmes suivent leur tracé historique, et beaucoup conservent leurs caractéristiques historiques; le long des cinq itinéraires, les différents éléments bâtis inclus dans ce bien en série sont caractérisés par un haut degré de conservation. La fonction du bien et son utilisation comme chemin de pèlerinage perdurent depuis plus d'un millénaire. Les liens entre la valeur universelle exceptionnelle des chemins et leurs attributs sont donc fidèlement exprimés, et les attributs traduisent pleinement la valeur du bien».

Y en cuanto a su valor universal excepcional, el Comité ensalza componentes indiscutiblemente históricos, como el papel preponderante desempeñado por las rutas «dans l'échange bidirectionnel du progrès culturel entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, notamment à partir du Moyen Âge», papel que se reflejaría en la creación de un patrimonio cultural que se distingue por su riqueza e ilustra el nacimiento del arte románico, con magníficas muestras del gótico, del renacentista y del barroco.

## 2. La forma jurídica utilizada

Una vez que la LPHE precipitó la inclusión del Camino de Santiago en el moderno ordenamiento de los bienes culturales, la acción normativa relativa al mismo, como hemos dicho, quedó en manos de las comunidades autónomas, cada una de las cuales procedió a dictar disposiciones aplicables al tramo o tramos situados dentro de sus respectivos territorios. Tres décadas después de que el proceso regulador diera comienzo, el balance es muy sencillo de hacer desde la perspectiva de las formas jurídicas utilizadas: con toda evidencia, predomina el decreto administrativo.

Únicamente en Galicia el legislador ha asumido el protagonismo. En primer lugar, mediante la aprobación de la Ley 3/1996, de 10 de mayo, de Protección de los Caminos de Santiago, y después mediante la Ley 5/2016, de 4 de mayo, de Patrimonio Cultural, que deroga a la anterior y cuyos artículos 73 a 82 regulan los caminos de Santiago. Fuera de la legislación gallega, encontramos referencias en las leyes de patrimonio cultural de Navarra, Asturias y La Rioja, pero, además de que su fuste regulador es muy escaso, figuran en disposiciones adicionales, extremo este que quizá no debe pasar desapercibido desde el punto de vista de la técnica legislativa<sup>20</sup>.

El País Vasco ha optado igualmente por el decreto administrativo. Incoado expediente para la identificación y delimitación de la ruta y su entorno por Orden de 14 de junio de 1993 (BOPV núm. 129, de 9 de julio de 1993), el Decreto 14/2000, de 25 de enero, calificó el Camino de Santiago como bien cultural con la categoría de conjunto monumental (BOPV núm. 29, de 11 de febrero de 2000), Decreto al que ha sucedido el ya citado 2/2012, de 10 de enero, que reitera la calificación, describe y delimita el bien y aprueba su régimen de protección.

La STSJ del País Vasco 372/2014, de 12 de junio (recurso núm. 763/2012) atribuye al Decreto la naturaleza de disposición de carácter general y no de acto administrativo de aplicación de la legislación de patrimonio cultural. A favor de

---

<sup>20</sup> Tomemos como muestra lo que se decía en el Acuerdo del Consejo de Ministros relativo a las directrices sobre la forma y estructura de los anteproyectos de Ley, cuya publicación acordó la Resolución de 15 de noviembre de 1991 (BOE de 18 de noviembre): las disposiciones adicionales incluirán, por este orden, a) los regímenes jurídicos especiales que no puedan situarse en el texto articulado (regímenes territoriales, personales, económicos o procesales, por este orden), b) los mandatos y autorizaciones no dirigidos a la producción de normas jurídicas y, c) los preceptos residuales que no quepan en ningún otro lugar de la nueva ley. Las directrices de técnica normativa aprobadas por el Consejo de Ministros el 22 de julio de 2005 (BOE de 29 de julio) añaden «las excepciones, dispensas y reservas a la aplicación de la norma o de alguno de sus preceptos, cuando no sea posible o adecuado regular esos aspectos en el articulado».

lo segundo podía militar que la disposición final primera del Decreto precisa que agota la vía administrativa y que los interesados pueden interponer frente a él recurso de reposición potestativo en el plazo de un mes o directamente recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos. Dado que la legislación de procedimiento administrativo común entonces vigente establecía (como lo hace la actual) que contra las disposiciones de carácter general no cabía recurso administrativo alguno, todo indica que la Administración autora del Decreto consideraba que era un acto administrativo. Consideración que podía incluso apoyarse en que la Ley de Patrimonio Cultural de 1990 parecía partir de que la declaración de un bien cultural calificado era un acto singular y no una disposición de carácter general.

Pero como las cosas son lo que son, el TSJ supo levantar el velo y dejar al descubierto la verdadera naturaleza jurídica del Decreto 2/2012. El razonamiento de la Sala gira en torno al hecho de que no se ciñe a la mera delimitación perimetral de un espacio al que se aplica un régimen jurídico preestablecido, sino que procede al «establecimiento *ex novo* de un régimen de protección que comporta limitaciones a los derechos y facultades de los ciudadanos». El Decreto, dice la Sala, innova «el ordenamiento jurídico introduciendo una pieza nueva en el mismo. No se agota con su dictado, sino que tiene vocación de futuro y vigencia indefinida, surtiendo efectos mediante sucesivos actos de aplicación. Es en consecuencia una disposición de carácter general, en cuanto innova el ordenamiento jurídico y reviste la forma de decreto del Gobierno».

En otras palabras, el Decreto contiene, en sentido propio y estricto, el régimen del Camino, motivo por el que no es la aplicación singular de una regulación general. Para quienes nos dedicamos al Derecho administrativo, la terminología de la Sentencia evoca el llamado «criterio ordinal», que sirve para distinguir entre los actos administrativos con pluralidad indeterminada de destinatarios y las normas reglamentarias, criterio ampliamente aceptado y del que el propio legislador vasco se hace eco pues el artículo 3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, sobre el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general, dice que se entienden por tales «las que, cualquiera que sea la materia sobre la que versen, contengan normas jurídicas que innoven el ordenamiento jurídico» mientras que no lo son «los actos administrativos genéricos que afecten a una pluralidad de destinatarios determinados o determinables, que se agoten con una sola aplicación, o que den lugar a otros actos de ejecución cuyo contenido esté completamente predeterminado por aquellos, aunque emanen de los mismos órganos y revistan la misma forma que las disposiciones de carácter general».

Creo que la Sala, que se ha pronunciado en sentido similar a propósito de la declaración de cuevas con manifestaciones de arte rupestre o del conjunto monumental de la papelera del Araxes y sus infraestructuras hidráulicas<sup>21</sup>,

resuelve con acierto pues no estamos ante una declaración de interés cultural que comporte la aplicación singular de un régimen establecido previamente de forma abstracta; tal régimen, pura y simplemente, no existe en cuanto tal y es por ello que, en rigor, el Decreto 2/2012 lo crea, de ahí que su naturaleza normativa aparezca clara. Merece la pena señalar que la vigente Ley 6/2019, de Patrimonio Cultural Vasco, parece haber tomado buena nota del criterio del TSJ puesto que su artículo 18 indica que tanto el decreto de declaración de bien de interés cultural de protección especial como la orden de declaración de bien de protección media tendrán la consideración de disposición de carácter general si incluyen un régimen particular de protección, posibilidad esta que la Ley reconoce en los artículos 36.1 y 41.1.

Por otro lado, y pensando en las categorías reglamentarias generalmente reconocidas, ¿en cuál de ellas encaja el Decreto 2/2012? La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia dice que si bien es una disposición de carácter general, no es de desarrollo de la ley pues su objeto «se limita a la calificación como Bien de Interés Cultural calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, del Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco»<sup>22</sup>. Aunque no es exacto que el Decreto se limite a la calificación del bien puesto que, como nos consta, establece el régimen jurídico aplicable al mismo, no es inexacto afirmar que no es un reglamento ejecutivo en el sentido habitual de la expresión puesto que, en efecto, no desarrolla ley alguna. Y tampoco puede decirse que sea un reglamento independiente puesto que establece un régimen que, cuando menos, puede conectarse con la legislación patrimonial en la medida en que esta determina de forma abstracta las líneas maestras del régimen de los conjuntos monumentales.

A mi juicio, y sin descender a mayores detalles, creo que esa suerte de indefinición jurídica que aqueja al Decreto 2/2012 revela que quizá no sea el instrumento más adecuado para establecer prácticamente por sí solo el régimen del Camino de Santiago y que este régimen tendría que resultar de la colaboración

---

<sup>21</sup> Vid., respectivamente, la Sentencia 748/2009, de 20 de noviembre (recurso núm. 1621/2007) y la Sentencia 437/2019, de 17 de octubre (recurso núm. 104/2018).

<sup>22</sup> Esta afirmación se vierte al hilo de que los demandantes adujeran que no se había solicitado dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, exigido por el artículo 3.1, c) de la Ley 9/2004, reguladora de este órgano, para los «proyectos de disposiciones reglamentarias que se dicten por el Gobierno Vasco en desarrollo o ejecución de leyes del Parlamento». Lógicamente, si la Sala considera que el Decreto no desarrolla ley alguna por fuerza ha de entender que tal dictamen no es necesario. Los actores esgrimieron también que el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general había sido vulnerado pues no se había observado lo dispuesto en la citada Ley 8/2003. La Sala estima que las previsiones generales de esta Ley han de cohererse con las específicas de la Ley de Patrimonio Cultural de 1990 relativas a la tramitación de los procedimientos de calificación de bien de interés cultural (artículos 11 y 12), que sí fueron observadas.

entre la ley y el reglamento. En la medida en que el bien cultural Camino de Santiago no encaja en ninguna de las previsiones legales relativas a los inmuebles clasificados y precisa por ello un régimen jurídico propio y particular, convendría que el legislador tomara cartas en el asunto, sin perjuicio de los ulteriores desarrollos y complementos gubernamentales. Además, y dicho sea incidentalmente, la intervención del legislador permitiría resolver limpiamente algunas cuestiones que el Decreto no puede abordar por sí mismo, como la declaración de la causa de utilidad pública o de interés social para el caso de que fuera necesario ejercer la potestad expropiatoria en relación con el bien delimitado o la relativa a la previsión de un cuadro de infracciones y sanciones administrativas ajustado a las características del mismo.

Indico, para terminar este punto, que la naturaleza reglamentaria del Decreto repercute en las posibilidades de su enjuiciamiento jurisdiccional, que no están exclusivamente en función de la interposición en plazo de un recurso contencioso pues sobre todo reglamento pende la espada de Damocles de su impugnación indirecta. Según dispone el artículo 26 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, cabe impugnar los actos que se produzcan en aplicación de las normas reglamentarias fundada en que estas no son conformes a Derecho, y ello independientemente de que aquellas no hayan sido recurridas o de que, habiéndolo sido, el recurso haya sido desestimado. Consecuentemente, nada impide cuestionar la legalidad del Decreto 2/2012 mediante la impugnación de los actos de aplicación del mismo<sup>23</sup>.

### 3. Categoría a la que pertenece el bien

El Decreto de 1962 declaró el Camino de Santiago conjunto histórico-artístico. La Disposición Adicional 1ª de la LPHE determinó que pasaba a tener la consideración de bien de interés cultural, categoría genérica que comprende otras más específicas (monumentos, jardines históricos, conjuntos históricos, sitios históricos y zonas arqueológicas) en ninguna de las cuales fue incluido el flamante bien de interés cultural, antaño conjunto histórico-artístico.

---

<sup>23</sup> La STSJ del País Vasco antes citada impide un nuevo pronunciamiento judicial sobre lo relativo a la inclusión de un tramo concreto en el bien delimitado, que había sido cuestionada por los recurrentes. La Sentencia resuelve este punto, cancelando la controversia. Pero no obsta a que la legalidad del Decreto 2/2012 pueda ser cuestionada en otros aspectos mediante la impugnación de actos aplicativos del mismo. En términos generales, la viabilidad del recurso indirecto sólo está cercenada, según la jurisprudencia, si se imputan a la norma defectos o vicios formales, pero hay que tener en cuenta que las SsTS 37/2021 y 38/2021, ambas de 21 de enero (recursos núm. 4783/2018 y 2314/2019), matizan esa consolidada doctrina jurisprudencial al hilo de la impugnación indirecta de una ordenanza fiscal (las dos con votos particulares disidentes de tres del los ocho magistrados de la Sección 2.ª).



Una regla completamente extendida determina que los bienes inmuebles de interés cultural (llámense así o de la forma que disponga la legislación autonómica) deben ser clasificados en alguna de las categorías específicas determinadas por los legisladores, que pueden coincidir o no con las que contempla la LPHE. El sentido de la operación es fácil de comprender: entre unos bienes inmuebles y otros pueden existir, y existen, numerosas e importantes diferencias en función de factores varios, diferencias que han de reflejarse en el régimen jurídico aplicable a cada uno de ellos. La clasificación de los inmuebles de interés cultural en una categoría u otra supone que, puesto que todos los comprendidos en una de ellas tienen características estructurales similares, quedan sujetos al régimen establecido con carácter general para aquella de que se trate.

Siendo el Camino de Santiago un bien de interés cultural (o figura autonómica equivalente) es lógico que se pretenda su inclusión en alguna de tales categorías, salvo que se admita que no encaja en ninguna y que es, en este sentido, extravagante. Hasta el momento, tal posibilidad no se ha plasmado en ningún territorio y, salvando quizá la Comunidad de Cantabria, todas las demás han procurado acoplar este bien dentro de las categorías legales de protección, siquiera el panorama resultante sea dispar y no siempre diáfano.

En el País Vasco, el Decreto 2/2012 dispone que el Camino de Santiago es un bien cultural calificado con la categoría de conjunto monumental, calificación por la que había optado ya el Decreto 14/2000, de 25 de enero, al que aquel deroga. En el contexto de la Ley de Patrimonio Cultural de 1990, ello suponía que el Camino era considerado una «agrupación de bienes muebles o inmuebles que conforman una unidad cultural», pues tal era el concepto legal de conjunto monumental entonces existente. Esa Ley reconocía únicamente tres categorías en las que los bienes podían clasificarse: la citada, la de los monumentos (muebles o inmuebles que individualmente considerados presenten un interés cultural) y la de los espacios culturales (constituidos por lugares, actividades, creaciones, creencias tradiciones o acontecimientos del pasado vinculados a formas relevantes de la expresión de la cultura y de los modos de vida del pueblo vasco) y, si bien se mira, el Camino no encajaba en ninguna de ellas; quizá se optó por la de conjunto monumental por su parentesco con la de conjunto histórico-artístico, o simplemente por eliminación.

El artículo 9 de la Ley 6/2019 contempla seis categorías de protección del patrimonio cultural inmueble, debiendo clasificarse en alguna de ellas, entre otros, los bienes culturales de protección especial, rango al que pertenece la ruta jacobea. Tales categorías son: monumento, conjunto monumental, zona arqueológica o paleontológica, jardín histórico, itinerario cultural y paisaje cultural. Salvo error u omisión por mi parte, la sustitución de la Ley de 1990 por la de 2019 no ha comportado adaptación normativa alguna referente al Camino

de Santiago, por lo que este sigue siendo un *conjunto monumental*, aunque la definición del mismo sea algo más sofisticada ahora que antes (agrupación de bienes inmuebles que, ubicados de forma continua o discontinua, conforman una unidad cultural por contar con algunos de los valores objeto de protección en esta ley, sin que sea exigible la relevancia de esos valores a los elementos individuales que lo configuran).

¿Convendría estudiar una posible modificación al efecto de hacer del Camino de Santiago un itinerario cultural toda vez que la vigente Ley acoge expresamente esta categoría, que antes no estaba formalmente reconocida? Dada la definición legal de itinerario cultural (vía de comunicación cuyo significado cultural está relacionado con el intercambio y diálogo entre localidades, regiones y países diferentes), es más que dudoso que el Camino de Santiago encaje en ella pues es un bien cultural complejo y de composición plural, no reducido a una vía de comunicación que es el elemento que conforma el itinerario cultural en la Ley 6/2019. En realidad, el Camino se parece bastante, en términos generales, al «itinerario cultural» tal y como lo considera la Carta de Itinerarios Culturales del ICOMOS –que no en vano lo cita expresamente–, pero la caracterización que de tales itinerarios hace dicho documento desborda holgadamente los límites objetivos del concepto homónimo que figura en la Ley del País Vasco. Las cosas podrían plantearse de otra manera si el legislador vasco, aprovechando la oportunidad que depara la regulación del Camino, importara la caracterización de los itinerarios culturales hecha por el ICOMOS y la aplicara a este bien.

Pero centrémonos en que, hoy por hoy, el Camino de Santiago a su paso por el País Vasco es un conjunto monumental. ¿Son aplicables al mismo las normas previstas para esta categoría de bienes culturales de protección especial? Atendiendo a la vigente Ley 6/2019, y por aludir únicamente a lo más principal, indiquemos que los criterios que deben observarse en las intervenciones (artículo 38.2) están pensados para conjuntos circunscritos, no para un bien que se extiende linealmente a lo largo de muchos kilómetros y al que no pueden referirse nociones como «estructura y características generales del conjunto», «elementos constituyentes del conjunto», «aspectos constitutivos del conjunto» o «integridad de los sistemas constructivos, arquitectónicos y ambientales característicos del mismo», que cobran sentido sólo en relación con agrupaciones inmobiliarias que forman una unidad. A conclusiones similares se llega consultando el artículo 47, que se refiere a la adecuación del ordenamiento urbanístico, territorial y medioambiental a la protección cultural; en particular, el apartado 4 dice que en «aquellos conjuntos monumentales ya declarados que no tengan aprobado el correspondiente instrumento de ordenación urbanística, no se admitirán modificaciones en las alineaciones y rasantes existentes, incrementos o alteraciones de la edificabilidad, parcelaciones y agregaciones y, en general,

cambios en la distribución de volúmenes, cubiertas y huecos que afecten a la armonía del conjunto y a sus soluciones técnicas y artísticas» (artículo 47.4). Es evidente que se piensa en un plan municipal.

Esta última referencia nos lleva a la pretensión, muy patente en la LPHE y en todas las leyes del ramo, de relacionar la protección de los conjuntos históricos con la planificación urbanística, relación que la norma estatal articula en torno a la figura del plan especial o, como dice su artículo 20, cualquier «otro instrumento de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística que cumpla en todo caso las exigencias que esta Ley establece». La STC 122/2014, de 17 de julio, ha aclarado que la «obligación de dispensar atención específica en los planes urbanísticos a las áreas declaradas conjunto histórico, sitio histórico o zona arqueológica está orientada a la defensa de esos bienes de interés cultural frente a la expoliación y, por tanto, encaja plenamente en la competencia exclusiva del Estado *ex* artículo 149.1.28 CE». Eso significa que, establecido en el artículo 20 LPHE el deber de, como dice el Tribunal Constitucional, «dispensar atención específica en los planes urbanísticos a las áreas declaradas conjunto histórico, sitio histórico o zona arqueológica», esta obligación no puede ser eludida de ninguna manera, siquiera no tenga por qué traducirse en la aprobación de un plan especial puesto que, apostilla la Sentencia citada, cabe que las medidas pertinentes figuren en el planeamiento general a condición de que sean suficientes a los efectos protectores buscados por la Ley estatal.

Pero ya se trate de un plan especial o de un plan general, parece evidente que ninguna de estas herramientas es apta a propósito de un bien cultural tan singular como el Camino de Santiago, cuyas concomitancias con los inmuebles declarados de interés cultural para los que se establece la obligatoriedad de protección mediante el planeamiento urbanístico son, y en el mejor de los casos, puramente nominales. Si a propósito de los conjuntos históricos propiamente dichos los planes pueden ser idóneos pues ligan la tutela del patrimonio cultural con el urbanismo, en el caso de las rutas jacobeanas el enfoque tutelar tiene que ser forzosamente distinto, básicamente porque los caminos de Santiago precisan una aproximación jurídica que excede de la urbanística. De ello resulta que la figura del plan especial (u otra que dispense la protección legalmente requerida), que no deja de ser la estrella del régimen de los conjuntos, no puede operar en relación con el conjunto monumental Camino de Santiago.

Ciertamente, la normativa vasca establece que los instrumentos de planeamiento deben ajustarse al régimen de protección del Camino<sup>24</sup>, pero esta es

---

<sup>24</sup> El Decreto 2/2012 determina que sus disposiciones protectoras deben ser observadas por los instrumentos de planeamiento, hasta el punto de que se consideran herramientas de desarrollo de lo dis-

una cuestión diferente. A mi modo de ver, sería conveniente contemplar, para este específico bien cultural, un plan territorial en línea con el previsto en el artículo 82 de la Ley del Patrimonio Cultural de Galicia, concebido para establecer las líneas generales para el mantenimiento y la conservación de los valores culturales de las rutas jacobeanas y para garantizar una ordenación del territorio armoniosa e integrada con ellos. Tras su aprobación, los municipios adaptarán su planeamiento a las previsiones y directrices contenidas en el plan territorial, momento en el que ostentarán la competencia para autorizar las intervenciones, salvo algunas excepciones (las que afecten a la traza misma del Camino y a sus elementos funcionales, a los bienes patrimoniales singulares, a los que sean de la Iglesia católica y a las actividades de salvaguarda que promueva la consejería competente en materia de patrimonio cultural).

#### 4. La composición del bien protegido

En el informe emitido por el ICOMOS en el procedimiento que concluyó con la inscripción del Camino Francés, constaba que, además de la traza en sí, otros bienes formaban parte del conjunto: edificios religiosos, establecimientos creados para ayudar o socorrer al peregrino, inmuebles administrativos, casas y palacios de propiedad privada, puentes, etc. Al margen de que algunos de ellos fueran acreedores de protección en virtud de sus méritos culturales propios, lo relevante es que «le très bel ensemble historique qu'ils composent a une exceptionnelle signification universelle». Y en la resolución del Comité del Patrimonio Mundial de 2015 sobre la ampliación del bien inscrito se dice que comprende «les chemins eux-mêmes ainsi que les bâtiments ecclésiastiques et séculiers, les grandes et petites enclaves, et les structures du génie civil nécessaires au déroulement du pèlerinage». En ese mismo contexto, el informe del ICOMOS repara en la llamada «zona de amortiguamiento (zone tampon)» constituida por una franja de anchura variable al servicio de la protección de las rutas y de algunos de los elementos, franja que considera apropiada para el fin que este espacio tiene, conclusión que asume el Comité del Patrimonio Mundial («[I] es zones tampons apportent une couche de protection supplémentaire à ce vaste bien en série»)<sup>25</sup>.

---

puesto en él. Ello es coherente con la regla general que impone no sólo que los planes urbanísticos deben establecer una ordenación compatible con la protección otorgada a los bienes culturales sino también con la que establece la prevalencia de tal protección sobre los instrumentos de ordenación urbanística, territorial y ambiental, que deberán adaptarse «al régimen de protección cultural establecido en cada caso, con una especial atención a la contaminación visual» (artículo 47.2).

<sup>25</sup> En rigor, la «zona de amortiguamiento» no es un requisito imprescindible para la inscripción de un bien en la Lista pues las *Orientaciones* hablan de su previsión si es necesaria para la mejor protección

Tales referencias indican que la delimitación del bien Camino de Santiago es una operación bastante más compleja que la requerida generalmente en relación con los inmuebles de interés cultural y en el fondo distinta a ella. De nuevo, las peculiaridades y endemismos del Camino marcan la pauta y separan el tratamiento jurídico del mismo del que es habitual en la legislación de patrimonio cultural.

El Decreto 2/2012 responde a esa circunstancia pues junto a las rutas o caminos propiamente dichos, incluye en el «conjunto monumental» un número bastante crecido de elementos. Como establece el Anexo II, la delimitación del bien «se corresponde básicamente con el trazado del Camino» y se considera «dentro del ámbito del Camino de Santiago la obra civil soporte del Camino y las delimitaciones grafiadas para los Conjuntos Monumentales señaladas en el presente anexo y que se recogen en los listados correspondientes». Estos listados incluyen, y en cantidad, bienes diversos: calzadas, puentes, basílicas, iglesias, castillos, cementerios, palacios, catedrales, torres, conjuntos monumentales ya delimitados, santuarios, frontones, faros, molinos, ermitas, hospitales, casas... A ellos se añaden, se entiende que, no incluidos en el bien propiamente dicho, restos edilicios afectos al camino y otros elementos singulares (picotas, cruces, cruceros, fuentes, estelas).

Tanta pluralidad hace inviable un tratamiento jurídico homogéneo, de ahí que el Decreto establezca diferentes regímenes de protección<sup>26</sup>. Como no voy a detenerme en la exposición de los mismos, pues sería en exceso tedioso y seguramente de escasa utilidad, me limito a señalar lo siguiente.

---

del bien (§ 103), pero a la vez determinan que si no se propone hay que explicar por qué no se considera necesaria (§ 106). Se describe del modo siguiente: «[a]fin de protéger efficacement le bien proposé pour inscription, une zone tampon est une aire entourant le bien proposé pour inscription dont l'usage et l'aménagement sont soumis à des restrictions juridiques et/ou coutumières, afin d'assurer un surcroît de protection à ce bien. Cela doit inclure l'environnement immédiat du bien proposé pour inscription, les perspectives visuelles importantes et d'autres aires ou attributs ayant un rôle fonctionnel important en tant que soutien apporté au bien et à sa protection» (§ 104). El § 107 señala que, aunque «les zones tampons ne fassent pas partie du bien proposé pour inscription, toute modification ou création des zones tampons après l'inscription d'un bien sur la Liste du patrimoine mondial devrait être approuvée par le Comité du patrimoine mondial en utilisant la procédure des modifications mineures des limites (...). La création des zones tampons consécutive à l'inscription est considérée normalement comme une modification mineure des limites».

<sup>26</sup> Aunque el Anexo III al Decreto 2/2012 parte de que todos los elementos están sujetos, «en cuanto a régimen de autorización, uso, actividad, defensa, sanciones, infracciones, intervenciones y demás extremos» a la legislación autonómica de patrimonio cultural (artículo 2.1), hay que entender que esta rige en defecto de la regulación específica del conjunto monumental. Por lo demás, téngase en cuenta en cuanto a los elementos singularmente declarados como monumentos o conjuntos monumentales, su inclusión en el bien no impide que se les aplique preferentemente el régimen de protección singularizada que deriva de la respectiva declaración y sólo de forma supletoria el previsto en el Decreto 2/2012.

a) El régimen del trazado está en función de la clase a la que pertenezca la vía (caminos históricos, caminos y pistas, carreteras y calles en suelo urbano), siendo las Administraciones competentes en función de la clase de trazado las encargadas de velar por su buen estado, «adoptando las medidas oportunas para evitar el deterioro o destrucción de los tramos del Camino y realizando las funciones concretas de conservación y protección del mismo que le sean propias» (artículo 10.5)<sup>27</sup>.

Para las carreteras hay una remisión general a las normas forales, con un mandato interesante: «[e]n las reformas de entidad de estas infraestructuras, dice el artículo 14, más allá de las obras de puro mantenimiento, se tomarán medidas tendentes a mejorar la seguridad del viandante, habilitando caminos paralelos al viario (peatonal y/o bidegorri), así como solucionando el paso o cruce, allí donde sea necesario», garantizando en todo caso la seguridad del Camino. En cuanto al trazado que discurre por suelo urbano, se dice que se entenderá que lo hace por la totalidad del ancho de la calle y se dispone que el planeamiento urbanístico no puede eliminarla «por una modificación del trazado viario» (artículo 15). He aquí, pues, una norma que vincula al planeamiento municipal, norma cuyo fundamento hay que encontrar en que, con carácter general, la protección establecida para los inmuebles integrantes del patrimonio cultural prevalece sobre el planeamiento urbanístico, que además deberá establecer una ordenación compatible con dicha protección (artículo 47 de la Ley de Patrimonio Cultural Vasco).

El régimen de los caminos históricos, caminos y pistas es más complejo. Gira en torno al establecimiento de zonas laterales de afección y servidumbre, con determinación de las actividades prohibidas en ellas y de las que pueden autorizarse, indicación de las intervenciones que pueden ejecutarse sobre el soporte del trazado (mantenimiento y mejora del firme de las pistas, conservación, preservación estricta del trazado y mejora del firme de los caminos históricos) y señalamiento de los usos permitidos, quedando prohibidos los que se realizan

---

<sup>27</sup> La STS (Sala 1ª) 372/2020, de 29 de junio (recurso núm. 167/2018) se pronuncia sobre una reclamación de daños y perjuicios derivada de la caída de un árbol sobre un tamo del Camino en Vizcaya, que causó importantes lesiones a un motorista; el árbol se encontraba situado en una propiedad particular, en la zona de servidumbre. La Audiencia Provincial declaró que la demanda debía dirigirse contra la Administración pública dado lo dispuesto en el precepto cuyo tenor acabamos de recordar en el texto. El Tribunal Supremo discrepa de esta interpretación y considera que, siendo incuestionable «que el árbol, cuyo desplome ocasionó el siniestro, pertenecía a la demandada», así como que estaba plantado por en la zona en la que después se constituyó la servidumbre, no es posible rechazar la legitimación de la propietaria «para soportar la acción de responsabilidad civil que se ha dirigido contra ella, sin perjuicio de que en el marco de sus relaciones con la Administración pueda ejercer contra esta, en su caso, las acciones que entienda que le asisten si considera que ha propiciado de algún modo su responsabilidad».

mediante vehículos a motor salvo muy concretas excepciones (viales de acceso único a fincas o caseríos y, en las pistas, maquinaria relacionada con la protección agroforestal).

Es evidente la diversidad de vías contempladas, que parecen ser mayoritariamente de uso y dominio público<sup>28</sup>. En relación con las de titularidad privada que puedan existir, el Decreto 2/2012 no afecta a su naturaleza jurídica pues, como tuvo ocasión de indicar la STSJ del País Vasco 372/2014, de 12 de junio, la norma carece de efectos expropiatorios. Ello es coherente con la función que cumplen los instrumentos jurídicos que clasifican y delimitan los bienes: acarrear la sujeción de los de titularidad privada a un régimen jurídico limitativo, pero no comportan, por sí mismos, privación alguna de propiedad, como ha recordado oportunamente José Luis Carro<sup>29</sup>. Ni aunque el legislador vasco hubiera dispuesto que la clasificación de un bien cultural y su correlativa delimitación es causa justificativa de una privación de la propiedad (ni lo hizo en la Ley de 1990 ni lo hace en la de 2019), podría aceptarse que el Decreto 2/2012 tiene consecuencias expropiatorias pues sería necesario dar un paso más e iniciar el procedimiento adoptando el preceptivo acuerdo de necesidad de ocupación<sup>30</sup>.

¿Convendría expropiar los tramos privados que puedan existir y proceder a su demanialización? Dejando al margen consideraciones acerca del instrumento jurídico en el que debería declararse la causa de expropiar, parece que, en principio, ningún reparo podría oponerse a ello desde la perspectiva de la

---

<sup>28</sup> El preámbulo del Decreto dice que los trabajos posteriores al Decreto anterior del año 2000 «se han orientado en fijar una ruta real y física que fuera practicable, continua para el peregrino y segura, primando su discurrir por caminos históricos y públicos, no siendo tan solo la sucesión de hitos o lugares, sino que estos se han unido de manera física en su mayoría a través de caminos históricos o calzadas públicas evitando, en la manera de lo posible, las carreteras y las vías peligrosas».

<sup>29</sup> Es de mencionar que, además de lo que se desprende en el sentido indicado del ordenamiento interno, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos se ha manifestado así en varias ocasiones. Véanse, por ejemplo, las decisiones de inadmisión *Tomasso Galtieri contra Italia*, de 24 de enero de 2006 (demanda núm. 72864/01), *Luigi Longobardi y otros contra Italia*, de 26 de junio de 2007 (demanda núm. 7670/03), *Augusto Perinelli y otros contra Italia*, de la misma fecha que la anterior (demanda núm. 7718/03) y *Sinan Yildiz y otros contra Turquía*, de 12 de enero de 2010 (demanda núm. 37959/04).

<sup>30</sup> En Galicia, la Ley de Patrimonio Cultural de 2016 indica que «[l]a aprobación de la delimitación de los Caminos de Santiago llevará implícita la declaración de interés social y la de necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos para los fines de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres tanto de los tramos necesarios para la funcionalidad de la traza como de los bienes localizados en su ámbito delimitado necesarios para la conservación, protección o servicio del Camino» (artículo 80.1). Esto es, la delimitación comporta la expropiación, medida que debemos conectar con que, según la propia Ley, los Caminos están constituidos por vías de dominio y uso público por lo que si de la delimitación se sigue que tramos de las vías son de propiedad privada será precisa su expropiación.

legitimidad del fin perseguido. El uso público de las rutas encaja sin dificultad en los conceptos de utilidad pública o de interés social presentes en el artículo 33.3 de la Constitución, siendo de aplicación a nuestro caso, *mutatis mutandi*, las consideraciones que figuran en la STC 116/2019, de 16 de octubre, relativa a los caminos públicos y rutas senderistas de Mallorca y Menorca. Sin embargo, la cuestión estriba en si la expropiación forzosa es un medio imprescindible para conseguir dicha finalidad.

A este respecto, es de recordar que el Tribunal Supremo considera que si una medida menos gravosa que la expropiación permite alcanzar el fin legítimo perseguido debe acudir a la primera y no a la segunda (SsTS 19 de junio de 2012, recurso núm. 3405/2009, de 26 de junio de 2012, recurso núm. 3362/2009 y de 23 de octubre de 2012, recurso núm. 3366/2009). Creo que este criterio debería tenerse muy en cuenta antes de acometer la expropiación de tramos privados del Camino, pues si el uso público puede asegurarse mediante una servidumbre de paso, la privación de la propiedad podría ser desproporcionada. Cabe pensar que, desde la perspectiva de las facultades y potestades que el ordenamiento jurídico atribuye a la Administración para la defensa y protección del demanio, el uso público del Camino estaría mejor garantizado si no existieran tramos de propiedad privada pues entonces la Administración podría ejercer la potestad de recuperación posesoria en los términos previstos en la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas, mientras que ello no sería posible sobre los tramos privados. Sin embargo, no es así. Una servidumbre legal de uso público es susceptible de protección mediante el ejercicio de las potestades demaniales ordinarias, por lo que la Administración estaría habilitada para adoptar las medidas necesarias para impedir cualquier actuación que perjudicara el uso público tal y como este deriva de la servidumbre legal. En tales condiciones, la demanialización completa de las vías no parece imprescindible.

b) La obra civil afecta al Camino está formada por calzadas y puentes. Las primeras acogidas a un régimen único de protección (usos, actuaciones permitidas y prohibidas) mientras que en relación con los segundos se distingue entre un nivel de protección especial y un nivel de protección básica, en función del valor arquitectónico e histórico-artístico de cada uno de ellos.

c) Y por lo que hace a los conjuntos monumentales e inmuebles afectos al Camino, se establecen tres niveles de protección (especial, media y básica), lógicamente distintos.

Hay que decir que la aplicación de los respectivos regímenes jurídicos se ve notablemente facilitada por la inclusión nominal de los bienes en cada una de las categorías o clases que el Decreto 2/2012 contempla.



## 5. El trazado viario y su inamovilidad

Dicho lo anterior, es una evidencia que la columna vertebral del bien cultural Camino de Santiago es la ruta en sí, el camino propiamente dicho por el que transitan las personas. A estas alturas del siglo XXI se espera que la ruta sea lo más segura y practicable posible, además de estar convenientemente señalizada para evitar distracciones o pérdidas, o por lo menos para reducir el riesgo de que las mismas puedan producirse; al fin y al cabo, no cabe presumir que el caminante de hoy posee un indomable espíritu aventurero que le predispone a afrontar con entereza y resignación riesgos o incomodidades, recorra los caminos de Santiago por una razón o por otra.

La señalización de las rutas no suscita cuestiones dignas de mención en el presente lugar. El artículo 8 del Decreto 2/2012 alude muy sucintamente a este aspecto, que se resuelve conforme a lo dispuesto en la legislación de normalización del uso del euskera. En cambio, la delimitación de las rutas si puede ser problemática en términos jurídicos. Dos son las perspectivas desde las que cabe abordar el asunto, la estrictamente interna y la derivada de la inscripción de los caminos en la Lista del Patrimonio Mundial.

Supuesto que compete a la Administración la delimitación de los trazados de las rutas jacobeanas, lo relevante en términos jurídicos es si existen criterios normativos que deba respetar u observar al acometer y culminar la tarea. Da igual que la delimitación se plasme en una disposición de carácter general o en un acto administrativo pues la cuestión es en todo caso la misma. En nuestro país, únicamente la Comunidad Autónoma de Galicia ha formalizado legalmente criterios a aplicar en la delimitación del trazado de las rutas jacobeanas, criterios que basculan sobre las nociones de historicidad y de reconocimiento documental<sup>31</sup>. Y quizá porque el legislador ha hecho tal cosa, la delimitación administra-

---

<sup>31</sup> El artículo 1 de la Ley de Protección de los Caminos de Santiago de 1996 dispuso al respecto «que se entiende por Camino de Santiago todas las rutas históricas reconocidas documentalmente», que el Camino Francés o ruta principal obedecía a la delimitación recogida en una Resolución de 12 de noviembre de 1992 y que las demás rutas se corresponden con las conocidas como «Ruta de la plata, Camino del norte, Camino de Fisterra, Camino inglés y Ruta del mar de Arousa y Ulla». Por lo tanto, el elemento clave era que las rutas, obviamente históricas, estuvieran reconocidas documentalmente; cabe interpretar que la Ley asumía que la delimitación del Camino Francés, hecha por la citada Resolución, cumplía con tal exigencia. El artículo 73 de vigente Ley de Patrimonio Cultural de Galicia de 2016 se refiere al «conjunto de rutas reconocidas documentalmente de las que pueda testimoniarse su uso como rutas de peregrinación de largo recorrido y que estructuran, conforman y caracterizan el territorio que atraviesan», identifica varias rutas principales y añade que «[p]odrán ser reconocidas como Camino de Santiago aquellas rutas de las que se documente y justifique convenientemente su historicidad como rutas de peregrinación a Santiago de Compostela y su influencia en la formalización del territorio por el que transcurren».

tiva del trazado de las rutas ha dado lugar a varios litigios que han deparado a la jurisdicción contencioso-administrativa la oportunidad de pronunciarse sobre los límites y características de la faena. De esta jurisprudencia se deducen algunas ideas que paso a exponer de forma telegráfica<sup>32</sup>.

a) No cabe exigir que la delimitación obedezca a un criterio puramente historicista y estático de las rutas, siendo admisible una variación respecto de trazados históricos basada en razones de funcionalidad, siempre que el delimitado cuente con algún fundamento. Es decir, se acepta que tramos históricos no formen parte de las rutas actuales si no son suficientemente funcionales, siquiera el delimitado no puede ser fruto de la pura invención; se valora positivamente, además, que aquellos tramos se integren dentro del bien aun cuando la ruta propiamente dicha se separe de ellos.

b) La legislación no predetermina todas y cada una de las condiciones de ejercicio de la función administrativa de delimitación ni la metodología para realizarla. La Administración que la lleva a cabo cuenta con una cierta presunción a su favor en la medida en que realiza un juicio técnico, comúnmente apoyado en el criterio de expertos. De ahí se sigue que el control judicial de la delimitación aprobada deba versar sobre los límites o excesos en que la Administración haya podido incurrir, que habrán de acreditarse mediante la prueba correspondiente, de la que tendrá que resultar, para que la jurisdicción se pronuncie en contra de aquella, que no se han respetado los criterios legales o que se ha incurrido en arbitrariedad o puro voluntarismo administrativo.

Valgan como resumen las siguientes palabras de la STSJ de Galicia 589/2019, de 25 de noviembre:

«En la LPCS [Ley de Protección de los Caminos de Santiago de 1996] no se establece de forma precisa la metodología de delimitación a emplear, lo cual ocurre en todas las comunidades autónomas, ni se refiere a la necesidad de llevarla a cabo, exclusivamente, en base a momentos históricos concretos ni trazas originarias, configurando el legislador el Camino de forma viva y dinámica. De hecho, las variaciones en las rutas del camino han sido constantes a lo largo de la historia y han estado motivadas en la concurrencia de distintas circunstancias: dar continuidad funcional al trazado, seguridad, infraestructuras públicas, etc... Pero si la historicidad fuese el único criterio, habría de acreditarse por qué

---

<sup>32</sup> Manejo las sentencias, todas del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, 830/2014, de 30 de octubre (recurso núm. 4680/2012), 845/2014, de 30 de octubre (recurso núm. 4717/2012), 515/2016, de 14 de septiembre (recurso núm. 4165/2013), 517/2016, de 14 de septiembre (recurso núm. 4060/2015), 538/2016, de 21 de septiembre (recurso núm. 4059/2015), 18/2018, de 25 de enero (recurso núm. 4044/2015) y 589/2019, de 25 de noviembre (recurso núm. 4717/2012). Esta última es consecuencia de la estimación por la STS 2235/2016, de 17 de octubre (recurso núm. 251/2015) de la casación promovida frente a la Sentencia 845/2014.

no lo es el trazado contenido en el Decreto, puesto que nos hallamos ante conceptos jurídicos indeterminados y de la pericial en la forma en que ha quedado expuesto, resulta la dificultad de recuperar de forma exacta el trazado de los caminos medievales, salvo en puntos esenciales y muy concretos, habiendo de partir, como ocurre en este caso, de la motivación de las decisiones de la Administración y la composición del equipo técnico encargado de dicha tarea».

A efectos prácticos, lo más relevante es que la jurisdicción reconozca que la Administración formula un juicio de carácter técnico que se presume conducente a delimitaciones bien fundadas y que dicha presunción tiene que ser debidamente destruida mediante la aportación o práctica de la prueba. Aunque no se habla de discrecionalidad, se acepta un margen de maniobra cuyas dimensiones en cierto modo se ensanchan merced a consideraciones atinentes a la necesaria funcionalidad actual de las rutas y a la recusación de «un concepto puramente historicista y estático del Camino». En rigor, ello supone que no es fácil combatir con éxito la delimitación administrativa de las rutas, salvo en hipótesis de evidente y notorio apartamiento de los criterios de la Ley.

En el País Vasco no existe ninguna indicación legal que oriente el ejercicio de la función administrativa de delimitación del trazado de las rutas, siendo la propia Administración quien ha hecho alguna referencia al tema. El Preámbulo del Decreto 2/2012 se pronuncia en los términos siguientes:

«Es así que por Decreto 14/2000, de 25 de enero, se calificó como Bien Cultural, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco. En esta fecha se delimitó gráficamente el trazado en el que se favoreció más la unión de los hitos de significación jacobea que el propio trazado como camino físico. Esto ha provocado una indefinición que los estudios realizados desde entonces han ido subsanando.

En este sentido los trabajos posteriores se han orientado en fijar una ruta real y física que fuera practicable, continua para el peregrino y segura, primando su discurrir por caminos históricos y públicos, no siendo tan solo la sucesión de hitos o lugares, sino que estos se han unido de manera física en su mayoría a través de caminos históricos o calzadas públicas evitando, en la manera de lo posible, las carreteras y las vías peligrosas.

Por lo tanto, se ha fijado un itinerario del siglo XXI que se ha ido configurando a través de la historia y donde se visualiza el patrimonio cultural de los lugares que atraviesa, recuperando la idea de que los hitos que jalonan el recorrido explican y a la vez son causa y consecuencia de un desarrollo histórico. Un itinerario cultural, además, donde se ha observado la continuidad de intercambios culturales, sociales y económicos a lo largo del tiempo. Con esta incorporación se ha superado la visión estática y aislada de los bienes culturales, donde el propio itinerario es un elemento dinámico y vivo que forma parte fundamental de cada uno de los momentos de la vida social de los pueblos que lo crearon y de los que lo han heredado».

Llama la atención que se hable de un «itinerario del siglo XXI» y de un trazado que trata de evitar, en la medida de lo posible, las carreteras y vías peligrosas. Es un reconocimiento explícito, me parece, de que el trazado del Camino admite ciertas modulaciones respecto del que históricamente ha podido ser.

Precisamente esa referencia a un trazado que evite en la medida de lo posible las carreteras y las vías peligrosas fue recordada por la STSJ del País Vasco 372/2014, de 12 de junio, en la respuesta dada a la impugnación del Decreto 2/2012 por incluir dentro de la delimitación y del régimen de protección una variante, inclusión que la parte actora consideraba carente de justificación por no venir «sustentada en un riguroso estudio histórico por profesionales del ramo, en lo que se refiere a la antigüedad de esa vía y sus connotaciones jacobeanas» dado que se trataría de una «invención» datada en torno a 2004.

Da la impresión de que el motivo real de la reclamación no era que la variante careciera de historicidad, sino que el trazado afectaba en gran parte a un camino privado. No en vano los recurrentes aducían que el Decreto 2/2012 incurría en vía de hecho por destinar el camino privado a un uso público sin haber seguido el procedimiento para su expropiación forzosa. Ya hemos indicado que el TSJ afirma que el Decreto no es expropiatorio y en cuanto al punto en el que estamos ahora dice la Sala que:

«la norma pretende realizar una debida descripción no sólo de los hitos históricos, de indudable y reconocido carácter Jacobeano por su reconocimiento y conocimiento histórico como tales, en su paso por el territorio del País Vasco, sino la debida proyección física del trazado seguro y adecuado para los peregrinos, que justifica un régimen jurídico de protección, y limitación de la propiedad, que se refiere no sólo a los monumentos, sino al propio trazado, como realidad física, evitando las carreteras y vías peligrosas».

Con la inclusión de la variante controvertida –calificada precisamente como tal–, no se desconoce que existe «una ruta principal e histórica», ruta esta «de la que se refleja, y es un extremo no discutido por los recurrentes, su a la fecha inadecuado, por peligroso, estado para el paso de peregrinos», evidenciándose que la variante «es de hecho un trazado empleado en orden a la debida conexión entre los hitos históricos y monumentales del Camino, y su integración en las vías empleadas a los fines jacobeanos de desplazamiento entre los hitos culturales por caminos seguros y adecuados. En consecuencia, la elección del mantenimiento de esa variante, con la debida publicitación de la vía principal y tradicional, se motiva debidamente, con relación a la debida actuación y dotación de un régimen jurídico, estatuto del bien, que no es controvertido con carácter general, ni aun estrictamente específico (incidencia relevante y diferenciada) con relación al tramo controvertido». Por ello,

«No se presenta, por lo tanto la inclusión de la variante, así reconocida, y sobre la que versan los informes obrantes en el expediente, dado respuesta a las alegaciones de los interesados, como una decisión arbitraria ni inmotivada, sino adoptada motivadamente con relación a las singularidades de un bien cultural no solo de naturaleza monumental sino esencialmente definido por el tránsito, y sometido a la intervención humana, a la realidad de los trazados y su evolución motivada por el estado de las vías, y la ordenación territorial, y como tal susceptible de variaciones (como expresamente prevé la norma en el art. 10.3 del Anexo III...) siempre que sean debidamente justificadas, y, en lo que se refiere a su determinación tal es el caso de la variante litigiosa, desde la perspectiva del estado de defectuosa conservación de la ruta principal, y la concurrencia de una previa utilización del trazado alternativo a los fines jacobeos, es decir de continuidad del tramo entre los hitos monumentales más relevantes que califican al tramo en el que se integra la referida variante».

Se admite, por lo tanto, la elección de la variante, «con la debida publicación de la vía principal y tradicional».

La cita que la Sentencia hace del artículo 10.3 del Anexo III del Decreto 2/2012 me permite plantear una cuestión final.

Dicho artículo establece que el trazado «será inamovible cuando discurre (sic) por obra civil y elementos soporte del trazado protegidos que se señalan en este expediente. El resto del trazado podrá ser objeto de modificación cuando concurren razones que así lo justifiquen. En cualquier caso, la previa modificación del trazado supondrá la modificación del Decreto de calificación como Bien Cultural del Camino de Santiago».

Si no me equivoco, ello significa que ni el trazado viario que discurre por caminos históricos, caminos y pistas, ni la obra civil (puentes y calzadas) se pueden modificar. Pero esta norma carece de fuerza para impedir que se lleve a la práctica lo que prohíbe. Claro está que al ser una norma reglamentaria el Decreto 2/2012 no puede ser desconocido por la Administración que dicta actos singulares; claro está, también, que, no porque lo diga él sino porque lo dice la Ley de Patrimonio Cultural, sus prescripciones no pueden ser desconocidas por los instrumentos de planeamiento urbanístico. Pero, ¿acaso no puede un reglamento modificar otro anterior sin más límites que los derivados del principio de legalidad?, ¿desde cuándo un reglamento puede impedir su modificación por una disposición posterior de rango suficiente? Lo que está prohibido es que un decreto no reglamentario, aunque provenga del mismo órgano que dictó el reglamento o incluso de otro de superior jerarquía y se llame igual (decreto), vulnere o excepcione lo establecido en la disposición de carácter general, pero en absoluto que un reglamento modifique otro. En este sentido, no es exacto decir que el trazado del camino es inamovible; lo sería si lo fuera también el Decreto que lo describe y delimita, pero no es así.

Sucede, no obstante, que en este punto cobra gran importancia la inscripción de los caminos de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial.

Recuérdese que la inscripción arranca siempre de una solicitud presentada por el Estado parte de la Convención, quien, entre otras cosas, debe identificar el bien, describirlo, justificar por qué posee un valor excepcional y señalar su estado de conservación y los factores que pueden afectar al mismo. El Comité del Patrimonio Mundial exige desde hace muchos años que la identificación del bien y su descripción sean muy precisas, circunstancia que adquiere una relevancia particular en el caso de un bien lineal como es el Camino de Santiago. El bien propuesto debe cumplir, claro está, requisitos de fondo relativos a su valor universal excepcional, pero debe estar perfectamente delimitado. A la lista accede un bien perfilado, cuyos lindes han propuesto las autoridades nacionales que aspiran a la inscripción. Producida esta, el bien es intangible, admitiéndose únicamente modificaciones menores o de escasa importancia que no tengan consecuencias perceptibles sobre su valor excepcional, pero estas modificaciones deben ser aprobadas por el Comité para la protección del patrimonio mundial; es decir, una vez inscrito en la Lista con la delimitación que sea, no cabe una modificación unilateral, aunque sea de poca importancia.

La cuestión se planteó de modo frontal en el asunto del recrecimiento del pantano de Yesa, sobre el que se han pronunciado la STSJ de Aragón de 21 de diciembre de 2010 (recurso núm. 1707/2002) y la del Tribunal Supremo de 22 de enero de 2013 (recurso núm. 470/2011). La obra suponía modificar el trazado del Camino a su paso por Aragón tal y como había sido inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial; inicialmente se preveía que quedarán afectados 9,4 kilómetros, pero más tarde se rebajó la cota de recrecimiento y la afección se redujo a 4,2. Dada esta circunstancia, ICOMOS internacional y el Comité del Patrimonio Mundial se mostraron conformes, conformidad que en absoluto mostró el Comité español del ICOMOS, que emitió un extenso y crítico informe en el curso del proceso judicial<sup>33</sup>.

El núcleo del debate jurídico giraba en torno a que el Gobierno de Aragón se había mostrado inicialmente de acuerdo con el recrecimiento del embalse y más tarde, cuando la obra pública estaba adjudicada y en ejecución, cambió de opinión y procedió a una nueva delimitación del Camino de Santiago que imposibilitaba la continuación de aquella. El nervio de la respuesta judicial fue el principio de confianza legítima, cuya vulneración por el Gobierno aragonés los tribunales no tuvieron reparo en declarar, a pesar de que parece que dicho prin-

---

<sup>33</sup> El informe en <https://www.amigosdelcamino.com/la-asociacion/publicaciones/informes/item/9-informe-icomos-yesa> (último acceso: 9 de abril de 2021).

cipio opera en el campo de las relaciones entre particulares y Administraciones públicas<sup>34</sup>. En este contexto, los jueces valoraron que el Comité del Patrimonio Mundial hubiera expresado que el recrecimiento del embalse era aceptable una vez reducida la cota máxima y, con ello, la afección al Camino de Santiago. La STS de 22 de enero de 2013 dice que el extraordinario interés cultural del Camino está fuera de toda duda, y que «el deber de protegerlo, tanto sus «itinerarios», sin cuya existencia y discurrir ininterrumpido decaería la posibilidad de percibir su exacto significado y trascendencia, como las maravillosas manifestaciones de arte y cultura de todo tipo que determinaron sus rutas o afloraron al hilo de estas, está imperativamente impuesto, y así ha de seguir, por normas de primer rango, nacionales e internacionales»; y añade que estas normas «no impiden, sin embargo, y a nuestro juicio, un puntual y escaso desplazamiento de aquellos o de estas, siempre que no distorsione la plena percepción de su singular significado histórico y cultural y que esté amparado por la necesidad justificada de atender a otros intereses generales de más que notable entidad». Ahora bien, tales afirmaciones se vierten una vez que se sabe que el Comité no se había opuesto al recrecimiento y que, valorando la importancia social de la obra pública, había aceptado una afección al Camino menor a la inicialmente prevista.

Con esto quiero decir que la intangibilidad de los tramos delimitados del Camino inscrito en la Lista Mundial no depende de que la afirmen las autoridades españolas, vascas, navarras o aragonesas, sino de la inscripción misma, que no puede modificarse sin la aquiescencia del Comité del Patrimonio Mundial. Es una consecuencia lógica de la adhesión voluntaria a un régimen internacional de protección, que otorga mucho prestigio pero que también conlleva obligaciones. En cambio, los tramos delimitados que no se correspondan con los de los caminos inscritos en la Lista no están sujetos a esa restricción y sus modificaciones o alteraciones quedarán sujetas únicamente a lo que se deduzca del ordenamiento interno. Si, pongamos por caso, un tramo del Camino de la Costa a su paso por el País Vasco no cuenta con la protección internacional, es modificable por mucho que el Decreto 2/2012 diga lo contrario; y si cuenta con esa protección, no es modificable unilateralmente, pero no porque el Decreto 2/2012 lo prohíba sino porque lo impide el Derecho internacional de los bienes culturales.

---

<sup>34</sup> El Tribunal Supremo dice al respecto que la conculcación el principio de confianza legítima se declara afirmando «de entrada o como punto de partida, pero sin mayor detenimiento pues no es un tema abordado en el motivo, que nada se opone, seriamente al menos, a que ese principio sea tomado en consideración para juzgar la licitud del comportamiento de una Administración pública frente a otra, aunque su ámbito de aplicación natural lo sea el de las relaciones jurídico-públicas entabladas entre ellas y los particulares».

¿Podría censurarse jurídicamente una modificación del trazado del Camino inscrito en la Lista sin contar con la aquiescencia del Comité del Patrimonio Mundial?, ¿podrían los jueces anular una modificación unilateral de la delimitación que realiza el Decreto 2/2012 si la original coincide con la de la Lista de la UNESCO y la resultante no?

Este punto nos conduce al terreno de la observancia de los tratados internacionales y del deber de todos los poderes públicos de respetar las obligaciones que se siguen de los mismos y de velar por su adecuado cumplimiento. En la medida en que la Convención de la UNESCO forma parte de nuestro ordenamiento jurídico, considero que un juez nacional sí podría analizar si la modificación infringe la normativa internacional y resolver en consecuencia. A ello no podría oponerse que la exigencia de no modificación unilateral no figura en la Convención sino en las *Orientaciones* que elabora el Comité del Patrimonio Mundial y son periódicamente revisadas; no son, por lo tanto, una fuente normativa convencional y carecen de la condición de parte del ordenamiento interno. Esto es así, pero la propia LPHE ofrece una solución al indicar, en su Disposición Adicional 7ª, que las autoridades a quienes corresponda la aplicación de la Ley quedan sujetas a los acuerdos internacionales válidamente celebrados por España y que su actividad «estará asimismo encaminada al cumplimiento de las resoluciones que para la protección del Patrimonio Histórico adopten los Organismos Internacionales de los que España sea miembro». Pienso que sólo un formalismo exacerbado podría impedir que los jueces de lo contencioso-administrativo rehusaran contrastar una modificación unilateral del trazado con el inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial y resolver en consecuencia.

Y hay que añadir que, en razón de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley del Patrimonio Cultural, «cualquier persona está legitimada para actuar en defensa del patrimonio cultural, pudiendo ejercer tanto en vía administrativa como en vía judicial las acciones oportunas para exigir de las administraciones públicas el cumplimiento de lo dispuesto» en ella. Es cierto que la Ley de 2019 no regula los caminos de Santiago, pero no me parece que respecto de ellos pueda negarse la legitimación universal característica de la acción pública en tanto en cuanto forman parte del patrimonio cultural.

De todos modos, la lectura de la STSJ de Castilla y León (Burgos) 251/2011, de 20 de mayo (recurso núm. 698/2008) no invita a albergar demasiadas expectativas en cuanto a la efectividad del control judicial. El caso resuelto por ella versa sobre el proyecto de construcción de un nuevo acceso al aeropuerto de Burgos, ante el que ICOMOS España señaló, en informe emitido a instancia de la parte demandante, que la obra, al incidir sobre la



traza del Camino de Santiago cortándola, afectaba a la autenticidad e integridad del bien inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, sugiriendo como alternativa, recomendada por la UNESCO para otros bienes inscritos, la de hacer pasar la nueva carretera por un túnel bajo el Camino, cuyo trazado sería así conservado.

La Sala no atiende a tales razones. Dice, literalmente, que, poniendo en relación los preceptos de la legislación autonómica de patrimonio cultural relativos a los criterios de intervención en los inmuebles declarados de interés cultural y a la conservación de los conjuntos históricos,

«con la naturaleza y entidad que se reconoce al Camino de Santiago en el tramo afectado de autos, así como con la entidad y resultado de la obra verificada en dicha zona y que afecta a dicho bien de interés cultural catalogado como “Conjunto Histórico” y declarado Patrimonio Universal de la Humanidad, y teniendo en cuenta además y sobre todo que con anterioridad y en dicho lugar ya había una afección al citado tramo y trazado del Camino de Santiago, que este trazado no es el camino original sino que es consecuencia del acondicionamiento verificado en el mismo por el propio Ministerio de Fomento en torno al año 1.998, teniendo en cuenta además que la afección lo es de forma puntual y en un tramo corto y próximo a una zona que linda con el polígono industrial de Gamonal-Capiscol en el que ya confluían varias infraestructuras viarias, considera la Sala tras valorar en conjunto todas estas circunstancias, que la solución constructiva ofrecida, y que es aceptada y exigida por la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural, viene a concluir que en el presente caso y por la construcción del citado nuevo acceso al aeropuerto de Burgos no se vulnera la protección legal que para el Camino de Santiago se otorga en los preceptos citados y trascritos. Y se considera que no se vulnera dicha protección legal, por cuanto que nos encontramos ante un supuesto de excepción motivado y justificado por las obras expuestas y por la necesidad de garantizar la seguridad vial de los peregrinos en una confluencia de varios cruces de carreteras, que no afecta al conjunto del bien, que permite continuar el trazado (que no es el original) ya acondicionado en el año 1.998 aunque con ligeros desvíos, que respeta la memoria histórica del Camino y sus características esenciales, sin que resulte dañada su “silueta paisajística” por la obra de autos porque esa silueta ya no existe desde hace muchos años en el citado lugar por estar pegando a anteriores vías de circunvalación y lindando con un polígono industrial y en definitiva con el Casco Urbano de Burgos.

Considera por otro lado la Sala que las conclusiones del informe de Icomos España son demasiado tremendistas y alarmistas, amen de imponer como alternativa soluciones de construcción como la relativa a la construcción de túneles por debajo del Camino de Santiago que no vienen amparadas y corroboradas por informes periciales emitidos por técnicos y especialistas en la materia de Infraestructuras Viarias, amen de que no es tampoco una solución adoptada en otros lugares donde vías de circulación han tenido que cruzar o

atravesar el Camino de Santiago. En todo caso, han pasado unos años desde que se han ejecutado las obras que afectan al Camino en dicho punto y por lo que es público y notorio el Camino de Santiago sigue siendo Bien de Interés Cultural y bien declarado patrimonio de la Humanidad, sin que conste por otro lado la existencia de expediente alguno incoado con la finalidad de privar a dicho Camino de tal reconocimiento. Está bien que queramos proteger el Camino de Santiago y está bien que exijamos a la Administración que lo proteja, pero en el presente caso desde el primer momento en la intención de la Administración no solo ha estado esa finalidad sino que además ha consensuado con la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural esa conservación y protección, lo que por otro lado es lógico cuando ha sido el propio Ministerio de Fomento quien en el año 1.998 realizó una importante inversión económica para acondicionar dicho Camino a su paso por el lugar de autos y todo ello con la sola finalidad de proteger dicho bien y el de los peregrinos que caminan por el mismo. Por otro lado, el Camino de Santiago (Camino Francés) discurre a lo largo de muchos kilómetros, atravesando, provincias y Comunidades autónomas de este a oeste la Geografía de España, por lo que resulta imposible o difícil evitar que en alguno de sus puntos tenga que ser afectado por algunas de las infraestructuras viarias cuya construcción se hace necesaria para articular el territorio español y para garantizar el desarrollo económico de España. Estos cruces que son la excepción deberán llevarse a efecto, como en el caso de autos, respetando hasta el máximo posible las características esenciales del citado Camino, como ocurre en el caso de autos, pese a la denuncia que se contiene en el informe pericial de Icomos, que la Sala ha examinado y ha valorado, pero que considera que no tiene el valor y alcance suficiente como para concluir que en el presente caso no se haya respetado la protección cultural que merece dicho Camino, sobre todo cuando esta protección la ha garantizado en el caso de autos no solo la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural, sino también la propia Administración que es parte tan interesada como la que más en proteger dicho Bien de Interés Cultural».

La Sentencia concluye indicando que la parte actora vino a denunciar en la fase de conclusiones «como causa de nulidad que en el presente caso no se había consultado o informado a la UNESCO, ni se había pedido informe a este Organismo», por lo que la jurisdicción no podía tener en cuenta tal denuncia al no haberse formulado en el escrito de demanda «ya que en otro caso podría causarse indefensión a la Administración que no habría podido defenderse de tal denuncia esgrimida «in extremis» en el trámite de conclusiones». Ciertamente, en el escrito de conclusiones no pueden plantearse cuestiones que no hayan sido suscitadas en los de demanda y contestación (artículo 65.1 LJCA), si bien el órgano jurisdiccional puede, de oficio, preguntar a las partes acerca de motivos relevantes para el fallo distintos de los alegados por ellas (apartado 2 del mismo precepto); pero dada la argumentación que hemos transcrito es dudoso que la Sala hubiera llegado a conclusiones diferentes en caso de que la parte

demandante hubiera aducido en el momento procesal oportuno la mencionada causa. De lo que no cabe duda es de que alegó que la obra cuestionada afectaba al Camino de Santiago tal y como este había accedido a la Lista del Patrimonio Mundial<sup>35</sup>.

#### IV. NOTA BIBLIOGRÁFICA

Aun inevitablemente afectada por el transcurso del tiempo, conserva utilidad la recopilación normativa de José Antonio CORRIENTE CÓRDOBA, *Protección jurídica del Camino de Santiago: normativa internacional e interna española*, Madrid: Ministerio de Educación y Cultura, 1998; se localizan asimismo textos en los anexos de la obra colectiva *Estudios jurídicos sobre el Camino de Santiago*, Santiago de Compostela: Fundación Instituto Gallego de Estudios Autonómicos y Comunitarios, 1994.

De Jaime RODRÍGUEZ-ARANA MUÑOZ, «El Camino de Santiago: una aproximación competencial», en libro colectivo *Estudios jurídicos sobre el Camino de Santiago*, cit., pp. 63, 64 y 82.

Para el «estatuto jurídico del peregrino», los estudios ya clásicos de José María LACARRA, «Protección jurídica del peregrino», en Luis VÁZQUEZ DE PARGA, José María LACARRA y Juan URÍA RÍU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Pamplona: Gobierno de Navarra-IBERDROLA, 1998 (edición facsímil de la publicada en 1948 por el CSIC), I, pp. 255-279; y de Elías VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, Madrid, CSIC, 1971, pp. 17-80. Más reciente, pero no más completo, Antonio FERNÁNDEZ DE BUJÁN, «El Camino de Santiago: estatuto jurídico del peregrino

---

<sup>35</sup> Como leemos en la propia Sentencia, «denuncia la parte actora que la resolución que aprueba el proyecto constructivo es nulo de pleno derecho porque el nuevo acceso al menos en la zona de enlace con Castañares se vulnera la protección legal establecida para el denominado «Conjunto Histórico del Camino de Santiago (Camino Francés)» declarado por Decreto 2224/1962, tanto en los arts. 14, 15.3 y 21.3 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español como en los arts. 8, 38 y 42 de la Ley 12/2002, de Patrimonio Cultural de Castilla y León; y se produce dicha vulneración por cuanto que el nuevo acceso al Aeropuerto de Burgos afecta, menoscaba, altera, deteriora e invade la delimitación del Conjunto Histórico del Camino de Santiago, bien inmueble integrado en el Patrimonio Histórico Español, bien de Interés cultural, delimitación que se realizó mediante Decreto 324/1999, de la Comunidad Autónoma de Castilla y León; e insiste sobre todo la actora en denuncia en su demanda que se infringe el citado art. 42 «al variar y modificar su estructura y las características generales de su ambiente actuando sobre el Camino de Santiago, sin adoptar medida alguna de conservación y protección de ese Conjunto Histórico, declarado Patrimonio Universal de la Humanidad» el día 11.12.1993 por la UNESCO Patrimonio Universal de la Humanidad; añade además la actora que España aceptó y ratificó mediante el Instrumento de 18.3.1982, la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, que obliga a proteger dicho patrimonio pero no en la forma en que se hace en la resolución recurrida».

compostelano», en Justo GARCÍA SÁNCHEZ, Pelayo DE LA ROSA DÍAZ y Armando TORRENT RUIZ (coords.), *Estudios jurídicos in memoriam del profesor Alfredo Calonge*, Caja Duero, 2002, vol. I, pp. 353-373; glosa este trabajo, G. García Cantero, «Ruta jacobea, *jus commune* y *jus europeum*», *Revista de Derecho UNED*, 7 (2010), pp. 307-324.

El Decreto 2224/1962 es objeto frecuente de atención por parte de la doctrina, a veces señalando sus carencias e insuficiencias. Cfr., entre otros autores, Fernando LÓPEZ RAMÓN, «La protección jurídica del Camino de Santiago en Aragón», *Revista Galega de Administración Pública*, 3 (1992), pp. 150-151, 154-155; José Luis MEILÁN GIL, «La regulación jurídica del «Camino de Santiago» desde la perspectiva del Estado autonómico», en el volumen colectivo *Estudios jurídicos sobre el Camino de Santiago*, cit., pp. 13-14; en la misma obra, Juan RAPOSO ARCEO y Luis MUIÑO FIDALGO, «La protección jurídica del Camino de Santiago», pp. 32-33, 38; José María ABAD LICERAS, «El Camino de Santiago en la legislación estatal», *La Ley. Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, 5 (1999), pp. 1851-1852; Julián ALONSO GARCÍA, *La protección jurídica del Camino de Santiago en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia*, Santiago de Compostela: Escola Galega de Administración Pública, 2000, pp. 27-28; José Luis CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «El Camino de Santiago en perspectiva jurídica», *Revista Galega de Administración Pública*, 27 (2001), p. 24; M<sup>a</sup>. Rosario ALONSO IBÁÑEZ, «El marco jurídico del Camino de Santiago en Asturias», en la obra colectiva, dirigida por ella misma, *Los Caminos de Santiago en Asturias. Miradas cruzadas sobre su tratamiento jurídico y gestión patrimonial*, Oviedo: Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2018, pp. 76-77.

La opinión de Javier GARCÍA FERNÁNDEZ sobre lo que supuso la aplicación al Camino de Santiago del concepto de conjunto histórico-artístico en «La protección jurídica del Patrimonio Cultural. Nuevas cuestiones y nuevos sujetos a los diez años de la Ley del Patrimonio Histórico Español», *Patrimonio Cultural y Derecho*, 1 (1997), p. 61.

Sobre el Consejo Jacobeo, Jorge FERNÁNDEZ-MIRANDA FERNÁNDEZ-MIRANDA, «El Consejo Jacobeo y la protección jurídica del Camino de Santiago», *Patrimonio Cultural y Derecho*, 14 (2010), pp. 153-166, especialmente. El Convenio interministerial de 8 de abril de 1987, el Acta de adhesión de las comunidades Foral de Navarra, de Aragón, de La Rioja, de Castilla y León y de Galicia, así como el Convenio de 15 de marzo de 1991 se localizan en la citada recopilación de José Antonio CORRIENTE CÓRDOBA, pp. 178-182, 237-239, 242-245. Referencias a estos primeros pasos en Fernando LÓPEZ RAMÓN, *La protección jurídica*, cit., p. 157-160.

Existen estudios sobre el régimen jurídico del Camino de Santiago en algunas comunidades autónomas, debiendo tenerse en cuenta su fecha de publicación. Pese al título, el trabajo citado de Fernando López Ramón tan apenas contiene referencias a las actuaciones aragonesas sobre el Camino de Santiago (pp. 161-162). Para La Rioja, Ignacio GRANADO HIJELMO, «La Rioja y el Camino de Santiago: estructuras jacobeanas del sistema riojano», *REGAP*, 2 (1992), pp. 204-225, especialmente; para la Comunidad Foral de Navarra, Martín M<sup>a</sup>. RAZQUIN LIZARRAGA, «El Camino de Santiago en Navarra: notas jurídicas», *Revista Jurídica de Navarra*, 15 (1993), pp. 252-270; para el Principado de Asturias, M<sup>a</sup>. Rosario ALONSO IBÁÑEZ, «El marco jurídico del Camino de Santiago en Asturias», en la obra colectiva, dirigida por ella misma, *Los Caminos de Santiago en Asturias. Miradas cruzadas sobre su tratamiento jurídico y gestión patrimonial*, Oviedo: Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2018, pp. 73-92. Es en relación con Galicia que la producción literaria es mayor. Así, a propósito de la Ley 3/1996, de Protección de los Caminos de Santiago, el ya citado estudio de José Luis CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR así como «Algunas reflexiones sobre la protección jurídica del Camino de Santiago», en Juan Ramón FERNÁNDEZ TORRES, Jesús PRIETO DE PEDRO y José María TRAYTER JIMÉNEZ (coords.), *El Camino de Santiago y otros itinerarios. Cultura, historia, patrimonio, urbanismo, turismo, ocio y medio ambiente*. Liber amicorum Enrique Gómez-Reino y Carnota, Valencia: Tirant lo Blanch, 2014, pp. 763-778; Francisoc Javier SANZ LARRUGA, «La protección jurídica del Camino de Santiago», en José LEIRA LÓPEZ-VIZOSO (coord.), *O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela. II Aulas do Camiño*, La Coruña: Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Coruña, 1997, pp. 160-173; asimismo, la monografía de Julián ALONSO GARCÍA, *La protección jurídica del Camino de Santiago en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia*, cit. Trasciende de la Ley 3/1996 pero la tiene constantemente en cuenta, M<sup>a</sup>. Belém BERMEJO LÓPEZ, *El Camino de Santiago como bien de interés cultural. Análisis en torno al estatuto jurídico de un itinerario cultural*, Santiago: Xunta de Galicia, 2001. Una exégesis crítica de las disposiciones atinentes a los caminos de Santiago en la Ley del Patrimonio Cultural de 2016 en Carlos Alberto AMOEDO-SOUTO, «La Ley 5/2016, de Patrimonio Cultural de Galicia: una ley de baja calidad para un nuevo modelo de desarrollismo», *Patrimonio Cultural y Derecho*, 21 (2017), pp. 131 a 135.

Una visión de conjunto de la acción internacional relativa al Camino en José Antonio CORRIENTE CÓRDOBA, «El Camino de Santiago y la protección internacional de bienes culturales», *Anuario Español de Derecho Internacional*, 9 (1992), pp. 41 a 56; del mismo autor, su *Estudio preliminar* a la recopilación normativa citada al comienzo de esta nota bibliográfica, pp. 38-48, así

como «La ciudad de Santiago de Compostela y el Camino de Santiago: sitios del Patrimonio Mundial Cultural y protección regional europea», en Carlos FERNÁNDEZ LIESA y Jesús PRIETO DE PEDRO (dirs.), *La protección jurídico-internacional del patrimonio cultural. Especial referencia a España*, Madrid: Colex, 2009, pp. 307-325.

Para el marco general que deriva de la Convención de la UNESCO, Julián GARCÍA FERNÁNDEZ, «Consecuencias jurídicas en España de la declaración de bienes culturales como patrimonio mundial», publicado en 2009 y ahora en su libro *Nuevos estudios sobre el Derecho del patrimonio histórico*, Madrid: Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, 2020, pp. 237-268.

A propósito de los itinerarios culturales, es muy clarificador el estudio de José CASTILLO RUIZ, «Los itinerarios culturales. Características y tipos. Principales experiencias nacionales e internacionales», *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 37, (2006), pp. 319-335; además, Jesús PRIETO DE PEDRO, «Los itinerarios culturales como bienes del patrimonio mundial», en la obra colectiva, ya citada, *El Camino de Santiago y otros itinerarios*, pp. 238-240. Considera la categoría a propósito de las rutas jacobeanas, M<sup>a</sup>. Teresa CARBALLEIRA RIVERA, «Preservación del patrimonio material e inmaterial de los caminos de Santiago», en Josep Ramon FUENTES I GASÓ, M<sup>a</sup>. Teresa CARBALLEIRA RIVERA y Domingo L. GONZÁLEZ LOPO (eds.), *Camino de Santiago y patrimonio cultural. Una visión jurídica integradora*, Barcelona: Atelier, 2019, pp. 48 a 54.

Los autores a los que me refiero al hilo de la acción de la Comunidad Europea son Ignacio GRANADO HIJELMO, *La Rioja y el Camino de Santiago*, cit., p. 206; Jaime RODRÍGUEZ-ARANA MUÑOZ, *El Camino de Santiago: una aproximación competencial*, cit., p. 64.

Sobre el alcance que hay que dar a la utilización judicial del concepto de «patrimonio inmaterial» en el marco de asuntos relativos a la delimitación de las rutas jacobeanas, Javier BARCELONA LLOP, «Los caminos de Santiago en Galicia: patrimonio cultural, dominio público, expropiación forzosa y servidumbres de paso», en Josep Ramon FUENTES I GASÓ, M<sup>a</sup>. Teresa CARBALLEIRA RIVERA y Domingo L. GONZÁLEZ LOPO (eds.), *Camino de Santiago y patrimonio cultural*, cit., pp. 117-118. M<sup>a</sup>. Teresa CARBALLEIRA RIVERA habla al respecto de «[u]na suerte de licencia para configurar el contenido material del itinerario», ello en el marco de una exposición sobre los aspectos inmateriales de los caminos de Santiago con cuyos matizados términos se puede convenir incluso cuando, como es mi caso, se recuse la aplicación a las rutas jacobeanas del concepto de patrimonio cultural inmaterial; véase su trabajo «Preservación»,

cit., pp. 73-76. En cuanto a la propuesta relativa a la declaración de los caminos de Santiago como manifestación representativa del patrimonio cultural inmaterial, I. SANZ RUBIALES, «Camino de Santiago y reparto competencial», en el mismo libro colectivo, pp. 36-38.

Acerca de las posibles competencias del Estado sobre los caminos de Santiago, y aclarando que las propuestas doctrinales difieren, vid. F. LÓPEZ RAMÓN, *La protección jurídica*, cit., pp. 155-156; Ignacio GRANADO HIJELMO, *La Rioja y el Camino de Santiago*, cit., pp. 212-214; Jaime RODRÍGUEZ-ARANA MUÑOZ, *El Camino de Santiago*, cit., pp. 81, 84, 93; José Luis CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, *El Camino*, cit., pp. 35-37; del mismo autor, «Algunas reflexiones sobre la protección jurídica del Camino de Santiago», en la obra colectiva, ya citada, *El Camino de Santiago y otros itinerarios*, pp. 769-772; Julián ALONSO GARCÍA, *La protección jurídica del Camino de Santiago*, cit., pp. 46-47; Juan Ramón FERNÁNDEZ TORRES, «La protección urbanística del Camino de Santiago, ayer y hoy», en la obra colectiva, ya citada, *El Camino de Santiago y otros itinerarios*, p. 484; Carlos Alberto AMOEDO-SOUTO, «Los caminos de Santiago en el noroeste peninsular: una visión crítica de su reconocimiento y protección», en M<sup>a</sup>. Rosario ALONSO IBÁÑEZ (dir.), *Los Caminos de Santiago en Asturias. Miradas cruzadas sobre su tratamiento jurídico y gestión patrimonial*, cit., pp. 107, 111-112.

Un amplio análisis del artículo 2 de la Ley para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial en Reyes MARZAL RAGA, *El patrimonio cultural inmaterial. El impacto de la Ley 10/2015, de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*, Valencia: Generalitat Valenciana-Thomson Reuters Aranzadi, 2018, capítulo III. Para las críticas al instrumento de la declaración de manifestación representativa, además de la obra acabada de citar (pp. 166-168), Javier BERMÚDEZ SÁNCHEZ, *Derecho del patrimonio histórico y cultural. Gestión estatal, autonómica y local*, Granada, CEMCI, pp. 62-66; Julián GARCÍA FERNÁNDEZ, «Aspectos competenciales de la Ley 10/2015, de 26 de mayo, del Patrimonio Cultural Inmaterial», dictamen incluido en su libro *Nuevos estudios sobre el Derecho del patrimonio histórico*, cit., pp. 462-465.

Al hilo de la STSJ del País Vasco 372/2014, de 12 de junio, aludo al «criterio ordinamental». Para su formulación, Eduardo GARCÍA DE ENTERRÍA, «Recurso contencioso directo contra disposiciones reglamentarias y recurso previo de reposición», *Revista de Administración Pública*, 29 (1959), y en su libro *Legislación delegada, potestad reglamentaria y control judicial*, Madrid: Ed. Tecnos, 1981 (2.<sup>a</sup> ed.), que es por donde se cita, pp. 238-240; Lorenzo MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, «Actos administrativos generales y reglamentos», *Revista de Administración Pública*, 40 (1963), pp. 225-250. En la literatura actual, Eduardo GARCÍA DE ENTERRÍA y Tomás Ramón FERNÁNDEZ RO-

DRÍGUEZ, *Curso de Derecho Administrativo*, Cizur: Civitas Thomson Reuters, I, 2017 (18.ª ed.), pp. 216-218; Germán FERNÁNDEZ FARRERES, *Sistema de Derecho Administrativo*, Cizur: Civitas Thomson Reuters, 2020 (5.ª ed.). vol. I, pp. 628-631.

La disparidad que se advierte en la normativa autonómica en punto a la categoría de bien de interés cultural (o asimilado) en la que se integra el Camino de Santiago es digna de consideración, pero para no alargar el texto en demasía eludo detenerme en el asunto; una síntesis en M<sup>a</sup>. Teresa CARBALLEIRA RIVERA, *Preservación del patrimonio*, cit., pp. 56-58. No faltan discrepancias doctrinales respecto de las opciones seguidas, con las consiguientes propuestas alternativas. Por ejemplo, en relación con Asturias, María José ALONSO MÁZ, *El marco jurídico*, cit., pp. 77-78; y a propósito de Galicia, Carlos Alberto AMOEDO-SOUTO, «Los Caminos de Santiago en el noroeste peninsular: una visión crítica de su reconocimiento y protección», en el volumen, ya citado, *Los Caminos de Santiago en Asturias*, pp. 109-110.

En relación con los planes especiales de protección de los conjuntos históricos, y entre otros autores, Martín BASSOLS COMA, «Instrumentos legales de intervención urbanística en los centros y conjuntos históricos», *Revista de Derecho Urbanístico*, 118 (1990), pp. 33-52; Juan Manuel ALEGRE ÁVILA, *Evolución y régimen jurídico del patrimonio histórico*, Madrid: Ministerio de Cultura, 1994, II, pp. 129-167; M<sup>a</sup>. Rosario ALONSO IBÁÑEZ, *Los espacios culturales en la ordenación urbanística*, Madrid: Marcial Pons-Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo, 1994, pp. 115-124; Ángel MENÉNDEZ REXACH, «Los planes especiales de protección del patrimonio histórico», en el volumen colectivo *Vivir las ciudades históricas. Urbanismo y patrimonio histórico*, Ávila: Fundación La Caixa-Ayuntamiento de Ávila-Fundación Cultural Santa Teresa, 1999, pp. 185-195; Concepción BARRERO RODRÍGUEZ, *La ordenación urbanística de los conjuntos históricos*, Madrid: Ed. Iustel, 2006, pp. 183-246; Julián GARCÍA FERNÁNDEZ, «¿Cuándo es obligatorio redactar un Plan Especial de Protección para conjuntos o monumentos?», *Patrimonio Cultural y Derecho*, 20 (2016), pp. 215-228.

Al aludir a la expropiación se menciona a José Luis CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, *El Camino*, cit., p. 31; *Algunas reflexiones*, cit., p. 765. Sobre las cuestiones apuntadas allí, Tomás Ramón FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, «Uso y abuso de la potestad expropiatoria en la jurisprudencia reciente del Tribunal Supremo», *Revista de Administración Pública*, 192 (2013), pp. 257-267; Juan Antonio CARRILLO DONAIRE, *Las servidumbres administrativas (Delimitación conceptual, naturaleza, clases y régimen jurídico)*, Valladolid: Ed. Lex Nova, 2003.



Por lo que hace al asunto del pantano de Yesa, da cuenta críticamente de la Sentencia del TSJ de Aragón de 21 de diciembre de 2010, confirmada por la del Tribunal Supremo a la que nos referimos en el texto, Carlos Alberto AMOEDO-SOUTO, «La desprotección judicial del Camino de Santiago», *Revista Española de Derecho Administrativo*, 155 (2012), pp. 195-199. Ya en relación con la Sentencia del Tribunal Supremo, José Manuel BANDRÉS SÁNCHEZ-CRUZAT, «Principios generales del Derecho. Confianza legítima. Irretroactividad de los actos administrativos. STS de 22 de enero de 2013», en José Manuel BANDRÉS SÁNCHEZ-CRUZAT y Luciano PAREJO ALFONSO (coords.), *Las sentencias fundamentales del Tribunal Supremo en materia contencioso-administrativa*, Iustel, Madrid: 2016, pp. 646-655; Antonio EMBID IRUJO, «La afección del Camino de Santiago en Aragón por la realización de obras hidráulicas. El caso del embalse de Yesa» y Agustín GARCÍA URETA, «Algunas consideraciones sobre el Camino de Santiago y el recrecimiento del embalse de Yesa», ambos en la obra colectiva, ya citada, *El Camino de Santiago y otros itinerarios*, pp. 779-801 y 803-823, respectivamente. En el mismo volumen, y sobre el tema que indica el título, Eloísa CARBONELL PORRAS, «La legitimación activa en defensa del Camino de Santiago», pp. 749-761.



## **II. RESEÑAS**



VÍTORES CASADO, Imanol de, *Poder, sociedad y fiscalidad en el Señorío de Vizcaya durante la Baja Edad Media*, Oñati: Instituto Vasco de Administración Pública, 2019. 1131 pp. ISBN: 978-84-7777-569-0.

Desde hace ya algunos años, gracias al meritorio trabajo de ciertos grupos de investigación y de redes científicas como *Arca Communis*, la historiografía castellana ha retomado e impulsado el tema de la fiscalidad desde diferentes perspectivas vinculadas tanto a la conformación del mismo «Estado Fiscal» castellano como a su relación con el surgimiento y desarrollo de las estructuras estatales en Castilla. A este respecto, podemos decir que en los últimos diez años, la incorporación de jóvenes investigadores y nuevas metodologías, han suscitado nuevos y renovados campos de investigación en el entorno de la fiscalidad castellana, contribuyendo así a su transformación y enriquecimiento: el conocimiento de la lógica de los comportamientos fiscales y hacendísticos; la redefinición de impuestos y subsidios desde la perspectiva del principio de autoridad que los sustenta, el autoritarismo del poder regio y/o la lógica y dinámica contractual; y, en la línea de lo que nos interesa en este momento, la superación del marco institucional central y la focalización del interés en el papel desempeñado por los concejos, las Cortes, los intermediarios y agentes fiscales y, por supuesto, las distintas y singulares formaciones territoriales.

La obra que nos ocupa se inscribe plenamente en esta tendencia. Estamos ante una obra minuciosa y exhaustiva, fruto de un enorme y meritorio trabajo de análisis de fuentes y recopilación de datos que ha convertido, casi sin paliativos, los resultados científicos de una excelente tesis doctoral en un producto editorial de más de mil páginas, acompañadas de un interesante —«y poco habitual en nuestros días»— apéndice documental, varios índices onomástico y toponímico, y numerosas tablas que ayudan a visualizar y comprender la realidad fiscal, sociológica, económica y política del Señorío de Vizcaya en los siglos bajomedievales.

El libro del joven medievalista Imanol Vítores Casado está llamado a ser, desde este momento, una obra de referencia. En primer lugar, porque, aunque ya disponíamos de estudios parciales sobre la fiscalidad del Señorío, estamos ante el primer trabajo de conjunto sobre esta particular formación territorial. En segundo lugar, porque el trabajo de Imanol Vítores se proyecta sobre un territorio singular que nunca perdió su condición de «señorío» ni siquiera tras la asunción de su titularidad por la Corona y, por ello, contribuye significativamente a complementar los espacios habituales analizados por los fiscalistas castellanos, más centrados en el fisco real o la fiscalidad urbana y/o eclesiástica. Y, por último, porque, como sugiere el mismo autor en sus conclusiones finales —que comparto plenamente—, no son muy habituales, y si muy necesarios, los estudios que cruzan informaciones derivadas de fuentes generales y locales y se interesan por los procesos de

«negociación y pacto político entre instituciones locales y poder central como fórmula de integración y consenso» (p. 814). Y, en este sentido, no podemos olvidar que la construcción del Estado fiscal contribuyó decisiva y fundamentalmente a la inserción de los poderes locales en la centralización del poder.

El estudio de la fiscalidad del Señorío de Vizcaya en la Baja Edad Media es el eje articulador de la obra de Imanol Vítores Casado que, a pesar de ello, la titula *Poder, sociedad y fiscalidad*, reafirmando así la idea de que no estamos ante un mero estudio fiscalista, cuantitativo en esencia, sino que se busca incidir sobre el carácter multifacético del análisis fiscal, necesariamente imbricado con y en la historia del poder, la historia económica y la historia social. Así, a través del análisis del sistema fiscal del Señorío, de su singularidad y continuidad —«dos de las ideas que el autor resalta recurrentemente como más importantes y sobre las que volveré inmediatamente»—, nos ofrece transversalmente un estudio sobre las dinámicas del poder, la sociología de la fiscalidad o la historia económica de esta formación territorial. Los interesantes análisis sobre el desarrollo de la industria del hierro y del acero en Vizcaya, origen y consecuencia a la vez de la fiscalidad sobre las ferrerías, la directa relación entre el tardío desarrollo urbano vizcaíno volcado al mar y a la salida de los productos castellanos hacia los mercados del norte de Europa y la evolución de la fiscalidad municipal, la «banderización» de las políticas y recursos fiscales, la «elitización», enajenación y «patrimonialización» de los ingresos ordinarios, la definición y reconocimiento de una «sociedad fiscal» nacida de la diferente forma de participación en la fiscalidad de los distintos grupos sociales, o los conflictos entre grandes urbes mercantiles y concejos de anteiglesias que reflejan la tensión ineludible entre campo y ciudad, son algunos ejemplos de lo que considero, sin duda, uno de los grandes aciertos de este libro.

La obra está concebida en tres grandes apartados de extensión desigual. El primero de ellos, titulado «Cuadros políticos y financieros», de unas doscientas páginas, abarca los tres primeros capítulos, dedicados a la descripción de la configuración, funcionamiento y geografía fiscal de la hacienda del Señorío de Vizcaya. El objetivo fundamental de este primer capítulo es demostrar y reforzar argumentativamente las ideas de singularidad y continuidad que, a juicio del autor, definen la realidad fiscal de esta particular formación territorial castellana. Singularidad basada en dos aspectos determinantes según el autor: por un lado, la generalización de la condición de hidalguía y, por consiguiente, la exención de impuestos para todos aquellos sometidos al Fuero de Vizcaya, que obliga a generar un sistema fiscal propio y singular, centralizado en la llamada Tesorería de Vizcaya, que se retroalimenta a si mismo, es decir, que es autosuficiente en la medida en que sus ingresos sirven a la satisfacción de sus gastos, lo que, como argumentaré más adelante, no creo que sea del todo cierto; y, por otro, un

sistema fiscal, que es espejo del político, producto del acuerdo y del consenso, donde la institución de las Juntas Generales, reunidas habitualmente en Guernica, desempeñan un papel fundamental de interlocución, mediación y arbitraje. Estas son, a juicio del autor, no sólo imprescindibles para la modulación de las relaciones entre señor y vasallos, incluidas las fiscales, en el territorio vizcaíno, sino, sobre todo, un elemento clave para tratar de garantizar el equilibrio entre ciudades y concejos de aldea y entre señores banderizos. Imanol Vítores Casado retoma en el capítulo final de la segunda parte la evolución y financiación de esta institución, para la que confiesa apenas posee fuentes y datos documentales, reconociendo una paulatina pérdida de representación a medida que el asiento en las citadas Juntas, y por consiguiente la voz, iba quedando supeditada a contribuir a su financiación.

El segundo rasgo que el autor estima destacable de la realidad fiscal del Señorío de Vizcaya es la continuidad. La singularidad fiscal que caracteriza al Señorío de Vizcaya se esboza en la etapa del señorío de los Haro y Lara y apenas sufre cambios sustanciales tras la incorporación del señorío a la Corona con los Trastámara. Estos únicamente promueven la aparición de algunas instituciones nuevas como la Tesorería de Vizcaya. Por el contrario, bajo esta dinastía se refuerza la exención foral de Vizcaya y su singular sistema fiscal se integra sin problemas en la naciente Hacienda Real.

Las otras dos partes que constituyen la obra de Imanol Vítores Casado adoptan una estructura tipológica. Los capítulos cuatro, cinco, seis y siete, unas cuatrocientas páginas, configuran la segunda parte, titulada «El impuesto ordinario». Por último, los capítulos ocho y nueve, unas cien páginas en total, conforman la parte final, dedicada a «Demandas e impuestos extraordinarios». He de confesar que esta estructura me plantea serias dudas. No comparto, como argumentaré enseguida, algunas de sus categorías, pero, sobre todo, creo que proporciona la idea de un sistema fiscal estático y continuista en el tiempo, cuando el texto de Imanol Vítores Casado demuestra todo lo contrario, una fiscalidad en permanente evolución.

Bajo el epígrafe «Impuestos ordinarios», el autor engloba un conjunto diverso y complejo de ingresos y gastos que no siempre responden, en mi opinión, al concepto de impuesto ordinario: el llamado «pedido de Vizcaya», contribución directa, que están obligados a pagar todos los habitantes del territorio a excepción de los propietarios libres asentados en el infazonazgo de la Tierra Llana, que estaban exentos; el impuesto indirecto sobre el hierro o ferrerías, gestionado mediante arrendamiento; las rentas derivadas de prebostades y patronazgo, que difícilmente entran en la categoría «impuesto»; y, finalmente, en el último capítulo de esta parte de «impuestos ordinarios», la génesis, evolución y sistema de ingresos y gastos, ordinarios y extraordinarios, que componen la

compleja realidad fiscal de las haciendas municipales y de la fiscalidad local de las grandes urbes, los concejos de aldea, o anteiglesias, incluidas, como decía anteriormente, las propias Juntas Generales.

El magnífico estudio que Imanol Vítors Casado realiza sobre todos estos ingresos, así como de los gastos que les son asignados, plagado de tablas, gráficas y cuadros que ayudan considerablemente a la cuantificación y comprensión de los mismos, demuestra claramente una evidente evolución, que el mismo autor destaca en numerosas ocasiones. En primer lugar, la permanencia de un sistema de ingresos heredados de la etapa señorial de los Haro y Lara de marcado carácter feudal, que abarcarían el llamado «pedido de las villas y tierra llana», las ferrerías y las prebostades y patronazgos. El autor llama la atención sobre la «fossilización» que afectó a los mismos, encabezados tempranamente, y cuya evolución cuantitativa permaneció prácticamente inamovible desde la época señorial hasta comienzos del XVI. Advierte, asimismo, sobre la depreciación que sufren durante todo este período, provocada por la devaluación monetaria característica de los siglos bajomedievales y por la enajenación y patrimonialización de los mismos por las elites vizcaínas. Por último, destaca, como consecuencia de todo lo anterior, su progresiva insuficiencia para cubrir ningún otro gasto salvo aquel para el que fueron concebidos, el pago de las llamadas «cartas vizcaínas», similares a las «tierras» y «acostamientos» castellanas, que garantizaban los «vasallos mareantes» al señor. Este es el grupo que responde mejor a esos rasgos de singularidad y continuidad que caracterizan al sistema fiscal del Señorío en la Baja Edad Media.

En segundo lugar, a medida que se va desarrollando la red urbana vizcaína en paralelo al crecimiento de un comercio de exportación y distribución que tiene en el eje Burgos-Bilbao su exponente más activo, pero que afecta por igual a muchos otros puertos de la cornisa del Cantábrico, la Corona, en este caso ya titular del Señorío, se apoya cada vez más en las florecientes economías urbanas y su avidez contribuye a modificar profundamente la fiscalidad de los grandes centros urbanos. Estos evolucionan desde una fiscalidad directa en forma de derramas o repartimientos (solo ordinarios hasta en cuantía de 3000 mrs.) que empieza a calcularse tempranamente en función del patrimonio y riqueza de las unidades contribuyentes, complementada con rentas de propios basadas cada vez más en alquileres de tiendas y puestos comerciales, hasta el desarrollo y generalización de una fiscalidad indirecta y extraordinaria (sisas) que grava la comercialización de los productos de mayo consumo (carnes, vino, pescado...). Imanol Vítors Casado deja claro, a mi juicio acertadamente, que el motor de esta evolución es el incremento de la presión fiscal de la Corona y, por consiguiente, el aumento de los gastos extraordinarios que han de afrontar los contribuyentes urbanos y que no son muy diferentes de los que ahogan a otras



haciendas municipales castellanas: milicias, banderías, pleitos y obras públicas. Por el contrario, los habitantes de las anteiglesias, al igual que ocurre con los concejos de aldea de otras partes de Castilla como Segovia, Cuenca, Sepúlveda y otras, recurren invariablemente a la fiscalidad directa en forma de derramas o repartimientos para sufragar sus propios gastos, viéndose obligados también a contribuir no de muy buen grado, indirecta y directamente, a los de las grandes ciudades cuyo mercado están obligados a frecuentar y que les imponen contribuir a las exigentes demandas de la Corona.

Esta creciente demanda de la Corona, que va unida a la tríada ineludible de guerra/fiscalidad/centralización que acompaña en todo el occidente europeo al nacimiento del Estado Moderno, es también la lógica que impone la siguiente etapa de evolución, que en esta obra se aborda en su tercera parte, dedicada como dije a las demandas e impuestos extraordinarios y que expone en dos capítulos, la contribución a la guerra y a la Bula de Cruzada del Señorío de Vizcaya en la Baja Edad Media. La excelente exposición de la contribución vizcaína al ejército y armada castellana a lo largo de los siglos XIV y XV, en considerable incremento desde finales de este último siglo y comienzos del XVI, abunda en la idea de que desde muy temprano la fiscalidad heredada de la época señorial se mostró insuficiente y hubo de ser sustituida, al igual que en el resto de Castilla, por un nuevo sistema de impuestos y de gestión de los mismos, donde la contribución de las florecientes y prósperas ciudades fue definitiva.

Así pues, si la persistencia de ciertas instituciones fiscales e ingresos señoriales, nos remite de nuevo a las ideas de singularidad y continuidad, es cierto que las tendencias evolutivas, nos muestran coincidencias notables con el conjunto del sistema castellano: fosilización de los antiguos ingresos señoriales y su sustitución por impuestos extraordinarios, directos e indirectos, sobre las economías urbanas; enajenación, patrimonialización y elitización de los recursos y políticas fiscales; confluencia del poder político, económico y financiero (los titulares de las cartas vizcaínas, prebostades, patronazgos, arrendamientos y gestión de la fiscalidad expuestos en las tablas son casi coincidentes y todos ellos reproducen los linajes de los parientes mayores); y, finalmente, la avidez de la Corona y el binomio guerra-centralización como motor de la evolución fiscal.

Todo lo dicho hasta el momento es solo un pequeño ejemplo de lo sugerente que me ha resultado la lectura del excelente trabajo realizado por Imanol Vítóres Casado. Un joven y prometedor medievalista que demuestra una notable madurez con este interesante libro y a quien deseo y auguro muchos éxitos.

Yolanda GUERRERO NAVARRETE  
Universidad Autónoma de Madrid

AZPIAZU ELORZA, José Antonio, *Historia social de la Universidad Sancti Spiritus de Oñati*, Donostia-San Sebastián: Kutxa Fundazioa, 2020. 318 pp. ISBN: 978-84-7173-607-9.

La Universidad de Oñate ha recibido cierta atención por parte de la historiografía de los últimos decenios. Los trabajos de Morales Arce, González de Zárate, Torremocha Hernández, Ayerbe Iríbar y otros han venido a complementar el clásico estudio del P. José Antonio Lizarralde. Se suma a ellos ahora un libro sobre la historia social de la Universidad, debido al antropólogo José Antonio Azpiazu Elorza, profesor que fue de Mondragón Unibersitatea. El autor no necesita presentación entre los estudiosos de la sociedad vasca, a la que ha consagrado diversos trabajos.

El que aquí nos ocupa es una obra pensada para un público amplio, que sobrepasa el restringido coto de los historiadores de las universidades. En efecto, la historiografía universitaria suele tratar la materia con unos tecnicismos que hacen que su lectura sea árida a los no entendidos. Azpiazu logra no solamente un cuadro amplio de la Universidad y de sus personajes, sino también un acercamiento propedéutico a esta realidad. No da nada por supuesto, sino que se afana en explicar muchas cuestiones que quienes trabajan la vida universitaria dan –damos– por supuestas. La lectura del libro me ha hecho caer en la cuenta de cuán necesaria es la antropología para llegar a muchos potenciales lectores que, de otro modo, tendrían un difícil acceso al contenido.

La historiografía universitaria está escrita –como diría Juan Ramón Jiménez– para «la minoría, siempre», y Azpiazu logra acercarla, con un lenguaje más accesible y un auténtico alarde de pedagogía, a un público más amplio. Bellas ilustraciones de Yulen Zabaleta, y una cuidada presentación formal hacen todavía más atractiva la propuesta. De ahí que, aunque solamente fuera por estas virtudes, el libro ya valdría la pena.

Sin embargo, la obra tiene también sus méritos «intrínsecos», como aportación singular a la historiografía de la institución, pues no solamente es una presentación general de la evolución de la misma, sino que incide especialmente en algunos episodios poco conocidos.

Como es sabido, la Universidad fue erigida en 1542, gracias a la munificencia de su fundador Rodrigo Sáez de Mercado Zuazola, obispo de Ávila, quien quería que los vascos pudieran estudiar y graduarse en su tierra, a fin de evitar los desplazamientos y los gastos para la colación de los grados. Para ello ideó un Colegio, en el que debía congregar a doce colegiales-profesores de la Universidad; dos debían de ser de Oñati, dos de Guipúzcoa, dos de Vizcaya, dos de Álava y los restantes de Castilla, Aragón, León, Navarra y Portugal. Desde

los primeros años de su existencia, padeció problemas económicos que lastraron permanentemente su labor. Azpiazu estudia con cierto detenimiento la figura del doctor Ramiro, un «personaje oscuro y nefasto» (p. 81). Pese a los problemas y las tensiones con los visitantes, la actividad académica se desarrolló hasta el siglo XIX, momento en el que las guerras la interrumpieron. A causa de las contiendas, la universidad se trasladó en dos ocasiones: la primera a Valladolid entre 1807 y 1814, y la segunda a Vitoria entre 1834 y 1840. Se desarrolló, en paralelo, la denominada Universidad Carlista. La Universidad de Oñate fue suprimida de forma definitiva en 1842.

No obstante, lo anterior, existieron fugaces intentos de restablecer la Universidad como centro educativo, aunque con formas diversas. Así, desde 1842, la sede se trocó en Instituto Local de Segunda Enseñanza, dependiente de la Universidad de Valladolid, aunque solamente estuvo en funcionamiento hasta 1850. En 1869, en el marco del Sexenio Liberal, se creó la denominada Universidad Libre que, en el marco de la Segunda Guerra Carlista, se convirtió en la cabecera de un Distrito Universitario Vasco. Asimismo, hay que indicar que entre 1885 y 1892 se transformó en un seminario menor dirigido por los canónigos regulares de Letrán, y por último, en 1895, se erigió la denominada Universidad Católica y Pontificia de Oñate, clausurada definitivamente en 1902.

El autor va desgranando los diversos temas, analizando las ventajas y desventajas de estudiar en Oñate. Muestra que se colacionaron algunos grados en medicina, así como también explica el papel de las posadas en la vida estudiantil y en los conflictos. Expone numerosas muestras de los festejos y pompas de la vida universitaria, y se concentra, en particular, en los problemas por las precedencias. De hecho, los conflictos de competencias fueron muy frecuentes en esta época. Azpiazu, al preguntarse si mandaba el alcalde o el rector, trae a colación numerosos ejemplos de fricciones entre ambos, a causa –muchas veces– de los desmanes estudiantiles. El rector, como bien indica el autor, tenía muchas atribuciones y mando, y era común que los otros poderes cedieran, aunque no siempre era así. Los pleitos con el rector durante los siglos XVII y XVIII fueron muy comunes.

Como buen antropólogo, el autor se explaya especialmente en la violencia universitaria. Azpiazu recuerda cuán violenta era la sociedad del Antiguo Régimen, en la que, por nimiedades, se blandían las espadas y se apretaba el gatillo de los arcabuces. Numerosos ejemplos muestran esta realidad, de la que la que eran víctimas profesores y alumnos. Asimismo, recalca que los vascos han sido siempre aficionados a la música, lo que generó deleites, aunque también algunos conflictos.

Después de referirse a las burlas y a las «novatadas» que recibían los estudiantes noveles, analiza el papel del rector en los conflictos amorosos. Los estudiantes solían recibir las órdenes menores y algunos eran presbíteros. Ello no

era óbice para que tuvieran relaciones con el sexo opuesto, tanto con doncellas que esperaban lograr un matrimonio forzoso con un esposo de mayor posición, como con monjas que vivían en cenobios cercanos, y que quedaban encintas.

El estudio que lleva a cabo sobre la economía doméstica del Colegio muestra los rasgos propios de la sociedad del momento en su alimentación y vestido. El autor analiza el consumo de producción propia como el de productos foráneos. Destaca la provisión de carne, pescado y hortalizas, así como también los vinos, fruta y postres con las que ocasionalmente se regalaban los colegiales, con especial atención al chocolate. Las cuentas permiten calibrar los gastos de transporte, sueldos, arreglos, leña..., y ofrecen un cuadro más exacto de las crisis económicas por las que pasó el Colegio.

La última parte del libro analiza la población universitaria en un sentido cuantitativo y serial, en la misma línea de los trabajos de Margarita Torremocha. Proporciona algunas tablas y ejemplos, y concluye con una «lista alfabética y número de graduados en razón de su procedencia» desde 1586 hasta 1771. Esta importante relación geográfica está acompañada de la parte prosopográfica, pues el autor considera que «sus cuadros ocuparían una extensión desmesurada» (p. 311).

Probablemente el autor tenga razón, pues la obra ya es suficientemente voluminosa y con este acercamiento concluye de forma coherente esta «historia social». Con ello deja muy bien delineada esta faceta de la Universidad de Oñate, si bien queda por hacer el estudio prosopográfico, es decir, la historia de los colegiales, matriculados, grados y cátedras. Se trata de una labor menos vistosa, pero imprescindible para conocer la realidad universitaria.

En paralelo al libro de Azpiazu, también a finales de 2020, publicamos los grados de la «vecina» Universidad de Irache durante el siglo XVII (R. Ramis Barceló – P. Ramis Serra, *Los grados de la Universidad de Irache, 1613-1700*, Madrid, Dykinson, 2020, 680 pp.), sede en la que recibieron la borla no pocos vascos, algunos de ellos procedentes de Oñate. Animamos al veterano historiador y antropólogo vasco –o a alguno de sus discípulos o colaboradores– a acometer el estudio de esta realidad, que complementaría totalmente la «historia social» que ya ha escrito.

De momento, cabe felicitar al autor por la labor realizada, escrita de un modo accesible para muchos, sin descuidar en ningún momento el rigor archivístico. Una segunda parte sobre la historia académica redondearía su investigación y situaría a la Universidad de Oñate en un lugar privilegiado en la historiografía universitaria.

Rafael RAMIS BARCELÓ  
Universitat de les Illes Balears – IEHM

URRUTIA BADIOLA, Andrés (coord.), *Análisis sistemático de la Ley 5/2015, de 25 de junio, del Derecho civil vasco*, Madrid: Editorial Dykinson, S.L.; [Bilbao]: Academia Vasca de Derecho = Zuzenbidearen Euskal Akademia, [2020]. 1196 pp. ISBN: 978-84-1377-179-3.

La obra *Análisis sistemático de la Ley 5/2015, de 25 de junio, de Derecho Civil Vasco* de la editorial Dykinson, coordinada por Urrutia Badiola, y publicada en estrecha colaboración con el Ilustre Colegio Notarial del País Vasco y la Academia Vasca de Derecho, con aportaciones de magistrados, notarios, abogados y profesores universitarios representa una contribución destacada al estudio del Derecho Civil Vasco.

La obra responde a la siguiente estructura: relación de autores que participan en la obra, abreviaturas empleadas, presentación, prólogo, materiales pre-legislativos que sirvieron de base a la ley 5/2015 y, a continuación, análisis de la ley.

En la presentación, que corre a cargo de Granados de Asensio, Decano del Ilustre Colegio Notarial del País Vasco, se destaca la función clave del notariado en el mantenimiento del Derecho tradicional y consuetudinario, su adaptación a la realidad social y la importancia de la intervención notarial en la consolidación de las instituciones previstas en la ley. A la presentación le sucede el prólogo de Urrutia Badiola, Presidente de la Academia Vasca de Derecho, en él se plantea que el análisis de la ley debe realizarse desde la superación de las diferentes realidades civiles de los Territorios Históricos de la Comunidad Autónoma Vasca. Resalta el principio de libertad civil sobre el que se basa la libertad de testar y el mantenimiento del patrimonio familiar, que pueden ser útiles a día de hoy para la conservación del tejido social y económico de la CAV. A continuación, subraya la importancia de la publicación, la cual no es fruto del azar ni de la casualidad, en tanto constituye un trabajo continuado de colaboración entre instituciones públicas y privadas. Análisis que, en palabras del propio Urrutia Badiola, «no pretende ser monocorde y/o monocromático, sino basado en una polifonía de voces y opiniones que en su diversidad se conjuntan para proporcionar una visión de la Ley civil vasca que sea enriquecedora para la sociedad vasca». A continuación, se inicia el análisis de la ley, que contiene una Exposición de Motivos; 146 artículos estructurados en un Título preliminar y otros tres Títulos, cada título, a su vez, articulado en capítulos, secciones y subsecciones, en su caso; tres Disposiciones adicionales; siete Disposiciones transitorias; una Disposición derogatoria; una Disposición final y, por último; un anexo gráfico con mapas de las villas de Bizkaia y de la ciudad de Orduña.

El comentario de cada uno de los preceptos de la ley se lleva a cabo mediante un estudio de sus antecedentes para a continuación, proceder al análisis

de la disposición normativa a través de una valoración explicativa. Por último, se completa la aportación con un apartado dedicado a las conclusiones o breve resumen o síntesis de lo expuesto, bibliografía y jurisprudencia, en su caso –que puede abarcar tanto sentencias del Tribunal Constitucional, el Tribunal Supremo, las Audiencias Provinciales, los Tribunales Superiores de Justicia, como resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado (actual, Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública)–.

El contenido que aporta cada uno de los autores, expertos especialistas, a través del análisis e interpretación de cada uno de los preceptos de la ley constituye una importante contribución a la bibliografía sobre la materia. Así, se parte de la Exposición de Motivos de la Ley 5/2015 en la que se trata su contexto y las diferentes etapas precedentes, el proceso legislativo en el Parlamento Vasco y el propio contenido de la Exposición de Motivos –en la que se detallan las principales intenciones del legislador en seis puntos clave– que, tal y como afirma Osés Abando, es de «una extensión y pluralidad inevitables» dado el contenido de la norma.

En el Capítulo I del Título preliminar (artículos 1 a 4) dedicado a las fuentes del Derecho civil vasco, Urrutia Badiola refiere la relación que existe entre el artículo 149.1.8 de la CE y las fuentes del Derecho civil vasco, y analiza a continuación las diversas fuentes jurídicas: la ley –es necesario tener en cuenta dentro del Derecho civil vasco, no sólo la propia Ley 5/2015, sino también la incidencia de otras leyes civiles dictadas por el Parlamento Vasco, como, por ejemplo, la Ley 9/2016, de 2 de junio, de Fundaciones del País Vasco–, la costumbre –recalca su especial valor histórico, especialmente, en Bizkaia y en Gipuzkoa– y los principios generales del Derecho –algunos de esos principios se manifiestan en la propia norma, por ejemplo, en los artículos 4 y 5 que hacen referencia al principio de libertad civil y al de solidaridad, respectivamente. A destacar la calidad del análisis de los artículos 2 a 4 realizado por Torres Lana, donde trata la jurisprudencia, el derecho supletorio y el principio de libertad civil con excelente rigor.

En el Capítulo II (artículos 5 a 7) titulado «De los principios inspiradores de la ley civil vasca», se procede al análisis de los «principios que constituyen y constituirán la fundamental herramienta de interpretación, información, auto-integración e inspiración del Derecho civil vasco» según palabras de Aizpurua Ondaro, haciendo referencia al principio de solidaridad y la función social de la propiedad, a la persona, y a las lenguas cooficiales y el Derecho civil vasco. En este último apartado, en el artículo 7 (las lenguas cooficiales) Urrutia Badiola realiza un extenso análisis de cuáles son los actos y contratos que regula la ley, los requisitos de forma que les son exigidos, la cooficialidad lingüística aplicada a los actos y contratos, los criterios de uso del idioma oficial en los documentos pú-

blicos y, una breve mención al certificado sucesorio europeo en el que se defiende la posibilidad de redactarlo en las lenguas cooficiales del Estado. De esta manera, el autor destaca que «el legislador de la CAPV, por primera vez en su historia, ha regulado un régimen lingüístico para los documentos públicos y privados».

En el Capítulo III referido al ámbito de aplicación de la ley civil vasca (artículos 8 a 11), Iriarte Ángel alude al ámbito de aplicación territorial, en el que se remarca de manera muy positiva la voluntad unificadora de la norma, puesto que supera, con alguna excepción, la pluralidad normativa y se dicta una única ley para toda la Comunidad Autónoma Vasca. Igualmente, se refiere a las normas de conflicto. El análisis dedicado al ámbito de aplicación personal y a la constatación de la vecindad civil corresponde a Álvarez Rubio. Precisamente, en el artículo 10 (ámbito de aplicación personal de la ley) se aporta un análisis dilatado y detallado de la cuestión en el que destacan sus conclusiones.

El Título I alude a los principios de derecho patrimonial (artículos 12 a 16): el caserío; el arrendamiento rústico; la servidumbre de paso; el derecho de cierre de heredades y servidumbre de paso; y las cofradías, hermandades o mutualidades. Así, respecto al caserío se analiza la razón de su inclusión como principio de derecho patrimonial a través de la concepción aportada en el artículo 12. En cuanto al arrendamiento rústico Aizpurua Ondaro incide en la necesidad de que sea regulado en una ley especial dada la peculiaridad de la materia, ya que su regulación actual resulta escasa.

El Título II titulado «De las sucesiones», regula en los artículos 17 a 18 las disposiciones preliminares. El artículo 17 trata la sucesión y la delación, donde Iriarte Ángel, F. B. distingue los diferentes sistemas sucesorios que existen (el latino, el anglosajón y el germánico), para analizar a continuación el sistema sucesorio del Derecho civil vasco, el momento de apertura de la sucesión y la delación hereditaria, y los derechos y obligaciones que no se incluyen en la sucesión. Seguidamente, en el artículo 18 se tratan las diferentes formas de suceder, los contratos de seguro de vida y su relación con los diferentes títulos sucesorios, y, se pone en relación el certificado sucesorio europeo y su acceso al Registro de la Propiedad.

El Capítulo I regula la sucesión testada y en su sección primera se refiere a las disposiciones generales de dicha sucesión (artículos 19 a 22). Trata las siguientes cuestiones: primera, la sucesión universal y particular, donde se produce la distinción entre el régimen del heredero y el legatario para poder desgranar a continuación diversos supuestos que pueden acontecer, como, por ejemplo, qué es lo que ocurre cuando en una sola persona se produce la coincidencia de la posición de heredero y legatario. Segunda, la relación entre sucesión universal y particular. Tercera, el apartado que mayor evolución ha sufrido,

tal y como subraya Iriarte Ángel, F. B. en referencia a los gastos de la sucesión, derechos y cargas que deben ser satisfechos con la herencia; el tratamiento que ha de otorgarse a los derechos de la herencia y el beneficio de separación patrimonial. Cuarta y última, las formas de testar, en la que se enumeran los tipos de testamentos que pueden otorgarse en el País Vasco, incidiendo en las formas válidas, los sujetos que pueden otorgarlos y las formas mediante las que puede un vecindado en el País Vasco otorgar testamento en otros territorios de España y, en el extranjero.

La sección segunda del Capítulo I dedicada al testamento en peligro de muerte o *hilburuko* (artículo 23), se centra en los supuestos y requisitos de esta forma de testar, caducidad y adverbación, y su protocolización. Aunque Martínez de Butrón Martínez advierte que las formas previstas para situaciones ordinarias son mucho más sencillas, baratas y seguras, puesto que poseen mayores ventajas que este tipo de testamento.

La sección tercera «De la sucesión por testamento mancomunado o de hermandad» (artículos 24 a 29), constituye un apartado extenso donde su autor Tena Piazuelo deja abiertos numerosos interrogantes. En él se describe el propio testamento mancomunado, su contenido, la revocación o modificación del mismo (bien de manera conjunta o de manera unilateral en vida del cotestador, así como a la muerte del cotestador), y la situación que se produce con el fallecimiento de uno de los testadores.

En la sección cuarta se describe la sucesión por comisario (artículos 30 a 46) y sus pormenores, entre otros, el nombramiento, la capacidad jurídica y su ejercicio, los límites del poder testatorio, la realización de inventario, el plazo de ejercicio del poder testatorio o la extinción del poder testatorio.

En el Capítulo II dedicado a las limitaciones a la libertad de testar se parte en la sección primera de la regulación de la legítima (artículos 47 a 57), entre otras cuestiones, Lledó Yagüe analiza quienes son los legitimarios, la cuantía de la legítima de los descendientes, la sustitución y representación de los legitimarios, el apartamiento y preterición de los legitimarios, la intangibilidad de la legítima y el usufructo universal del cónyuge viudo o miembro superviviente de la pareja de hecho.

La segunda sección del capítulo II versa sobre el cálculo de la herencia y el pago de las legítimas (artículos 58 a 60) y la sección que le sucede, la tercera sección, se refiere a la troncalidad en Bizkaia, Aramaio y Llodio, regulando las «disposiciones generales» sobre la materia en su subsección primera (artículos 61 a 71). Tal y como tiene ocasión de señalar Gorostiza Vicente, «para una importante posición doctrinal, aún se consideran excesivos y se unen a la crítica del mantenimiento de una institución jurídica cuyos valores y principios, en



muchas ocasiones, colisionan con la sociedad actual». No obstante, la troncalidad es considerada un principio rector de todo el ordenamiento jurídico privado vasco y, por ello, se establece la prevalencia de los derechos derivados de la troncalidad sobre la legítima. El objetivo prioritario de la norma no es otro que los bienes troncales permanezcan en la familia troncal. Asimismo, el artículo 69 se refiere a los efectos de la troncalidad, en el que se modifica la tradicional nulidad absoluta de los actos realizados a favor de extraños a la troncalidad, por una nulidad relativa.

La siguiente subsección continua la regulación de la troncalidad y los derechos troncales de adquisición preferente (artículos 72 a 87), analizando, principalmente, la preferencia adquisitiva de los parientes tronqueros sobre los bienes troncales que puede ser ejercitada en dos momentos o fases: la primera, constituida por el llamamiento a los parientes tronqueros, y, la segunda, la saca foral, cuando en la transmisión no se han realizado los llamamientos oportunos o cuando la transmisión se lleva a cabo en condiciones diferentes a las anunciadas. Esta segunda subsección engloba numerosos artículos, por lo que conforma un apartado extenso, en el que el autor, Goikoetxea Oleaga, no sólo analiza los citados preceptos, sino que, además, como novedad, realiza proposiciones de *lege ferenda*, totalmente pertinentes, e, incluso, aporta nuevas interpretaciones del articulado, por ejemplo, del artículo 73 que versa sobre la preferencia en línea y grado para el ejercicio del derecho de adquisición preferente.

Goikolea Martín trata cada uno de los aspectos concernientes a la temática de la sección cuarta titulada «De la libertad de testar en el Valle de Ayala en Álava» (artículos 88 a 95): el ámbito personal de aplicación del *Fuero de Ayala* –se refiere, también, a los diferentes sistemas sucesorios en Álava–, el apartamiento –donde la normativa supera la distinción entre preterición intencional o no, y las confusiones existentes con otras instituciones como la desheredación en el marco del Fuero de Ayala– o el usufructo todopoderoso –de qué manera se constituye, sus caracteres, ejercicio, obligaciones del usufructuario y fianza del mismo–.

En la sección quinta dedicada a las normas especiales sobre el caserío en Gipuzkoa (artículos 96 a 99), se hace una especial referencia por parte de Sanza Amurrio al hecho de que la ley de Derecho civil foral del País Vasco reconoció de manera expresa la vigencia de las costumbres civiles sobre la ordenación del caserío en Gipuzkoa. En cuanto a la definición del caserío, se ratifica el concepto aportado por el artículo 12 de la propia ley y, acto seguido, se analizan brevemente los *ondazilegis* y su relación con el Registro de la Propiedad.

El Capítulo III bajo la denominación «De los pactos sucesorios» se refiere a las disposiciones generales en su sección primera (artículos 100 a 103).

El primero de los artículos es amplio y sumamente detallado, el autor, Oñate Cuadros, analiza los requisitos necesarios que han de concurrir en cada uno de los elementos del pacto sucesorio: elementos personales, elementos reales y elementos formales. En los posteriores artículos analiza punto por punto cada uno de los preceptos. Así, por ejemplo, en el artículo 103 se estudian las tres categorías de pactos: el pacto de designación de sucesor, a título universal o particular; el pacto de renuncia; y el pacto de no suceder.

Los pactos de institución sucesoria se regulan a continuación en la sección segunda (artículos 104 a 109), en la que Larrabeiti Astoreka realiza instructivas exposiciones en el estudio de cada uno de los artículos: la designación sucesoria con transmisión de presente de los bienes, la designación sucesoria con transmisión *post mortem* de los bienes, las disposiciones de los derechos del instituido, el pacto de comunidad, la revocación del pacto sucesorio, y, su resolución. Finaliza la autora cada uno de los apartados analizados con elaboradas conclusiones que merece la pena reseñar.

El Capítulo IV dedicado a la sucesión legal o intestada (artículos 110 a 117), analiza la propia sucesión legal en su artículo 110 y se atienden a cuestiones de Derecho intertemporal en el caso del Derecho civil de Bizkaia. Así, González San Sebastián plantea una serie de problemas que pueden surgir según la fecha en la que se haya producido el fallecimiento y, se establece cuál es la normativa aplicable a cada caso. Posteriormente se refiere a la sucesión legal de los bienes troncales y no troncales e, igualmente, a la situación del cónyuge viudo o miembro superviviente de la pareja de hecho, los ascendientes y los colaterales, sin olvidar la sucesión que se produce a favor de la Comunidad Autónoma como último llamamiento regulado en la norma. En opinión de la autora, puede que se produzca una aparente contradicción entre la Ley de Jurisdicción Voluntaria y la Ley de Derecho civil vasco al designar como sucesor a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y no a las Diputaciones Forales de cada territorio; sin embargo, aporta varios argumentos para quebrar dicha afirmación.

Termina el Título II sobre la sucesión con unas disposiciones comunes a las distintas formas de suceder en el Capítulo V (artículos 118 a 124). En esta parte se tratan las diversas reservas a favor de terceros sobre determinados bienes. Fernández de Bilbao y Paz analiza pormenorizadamente la dicción literal de cada uno de los artículos: la reserva sobre bienes adquiridos de descendiente, la reserva de bienes raíces donados para un matrimonio, la reserva a favor de los hijos del cónyuge o miembro de la pareja de hecho fallecido, el alcance de las reservas, las facultades que ostenta el reservista, la reversión de los bienes donados y la manera en que se computan los bienes objeto de la reversión.

En el último de los títulos, en el Título III, denominado «Del régimen de bienes en el matrimonio», se atiende a su régimen legal (artículos 125 a 128): los regímenes económicos matrimoniales de la pareja, la posibilidad de modificación, la determinación del régimen cuando la pareja no haya otorgado capitulaciones matrimoniales, y su inscripción en el Registro, haciendo referencia tanto a la publicidad del Registro Civil, el Registro de la Propiedad y el Registro Mercantil. Es necesario destacar tanto la numerosa y variada doctrina como la jurisprudencia empleada por Gutiérrez Barrenengoa.

El Capítulo II dedicado al régimen de comunicación foral de bienes, y, concretamente, la sección primera trata la comunicación foral de bienes (artículos 129 a 139), la cual conforma un apartado breve y sucinto sobre la materia. Entre las cuestiones analizadas están la definición de la institución, su alcance y cese, otras causas de cese y los efectos que produce, su consolidación, la distinción entre bienes ganados y bienes procedentes de uno de los cónyuges o las cargas del matrimonio.

En la segunda sección denominada «De la disolución del régimen de comunicación de bienes» (artículos 140 a 146) se analizan los efectos que produce sobre el régimen de comunicación foral de bienes el acaecimiento de determinados hechos, por ejemplo, cuando se disuelve por muerte de uno de los cónyuges, dejando hijos y descendientes comunes o cuando se disuelve por muerte de uno de los cónyuges, sin descendientes comunes o por sentencia de separación, nulidad o divorcio.

La norma completa sus previsiones con varias disposiciones. Así, primero, se refiere a las Disposiciones adicionales. En la Disposición Adicional 1ª se trata la Comisión de Derecho civil vasco: los objetivos y caracteres; el desarrollo reglamentario a través del Decreto 140/2016, de 4 de octubre, de aprobación de los Estatutos de la Comisión de Derecho civil vasco donde se analizan sus funciones y composición; y las primeras sesiones de trabajo realizadas, de las que se destaca el documento titulado «Evaluación de situación del Derecho civil vasco tras la entrada en vigor de la Ley 5/2015, de 25 de junio, de Derecho civil vasco» y las conclusiones extraídas del mismo.

La necesaria mención al régimen de las parejas de hecho se realiza en la Disposición Adicional 2ª en la que se describen y estudian sus dos apartados. En cuanto al primer apartado, se establece a qué personas se refieren los preceptos sobre parejas de hecho de la ley. Garau Juaneda argumenta sobre la posibilidad de que este apartado sea declarado inconstitucional y nulo por invadir una de las competencias exclusivas del Estado contempladas en el artículo 149.1.8 de la CE. Respecto al segundo apartado, este viene a modificar los artículos 2 y 5 de la Ley 2/2003, de 7 de mayo, reguladora de las parejas de hecho. El autor

se refiere también a la posibilidad de que sean declarados inconstitucionales el modificado artículo 2 y el último inciso del artículo 5 que habla de «las parejas de hechos reguladas en esta ley», por la violación, precisamente, del mismo artículo de la CE anteriormente reseñado. Finalmente, parece plenamente oportuno tratar el Reglamento (UE) 2016/1104, en materia de efectos patrimoniales de las uniones registradas, pues constituye una norma de conflicto en relación con los efectos patrimoniales de las uniones de hecho. Tal y como señala Garau Juaneda, «España no se ha pronunciado al respecto ni en relación con este Reglamento ni tampoco lo ha hecho en relación con otros que incluyen la misma disposición».

En la última de las disposiciones adicionales sobre normativa tributaria, se apela a los legisladores fiscales de los Territorios Históricos para que adapten sus normas fiscales a la nueva regulación, sin embargo, como asegura Atxabal Rada, los puntos de conexión de la norma civil y la fiscal son diferentes, por lo que no existe una correspondencia entre la vecindad civil vasca y la residencia habitual. Precisamente, la divergencia existente entre ambas figuras provoca que se apliquen normas fiscales de diferentes territorios a personas sujetas a una misma norma civil y, como ejemplo de esa disparidad se exponen diversos supuestos centrados en el impuesto de sucesiones y donaciones. Asimismo, dado que la Ley 5/2015 no especifica cuáles son esas normas o esos impuestos cuya regulación debe modificarse, se realiza un estudio de la normativa tributaria que debería modificarse, sirviendo como modelo «la trayectoria seguida por el Territorio Histórico de Bizkaia [que] ha resultado útil como una referencia del camino a seguir». El análisis de la disposición finaliza como una «somera valoración» de la normativa tributaria vigente y su adecuación a las instituciones civiles vascas, en la que se refiere a la normativa en territorio común y en territorio foral. En definitiva, el autor muestra un sistemático análisis elaborado, claro y preciso sobre la materia, teniendo en cuenta la parca regulación de la norma.

A continuación, la ley se refiere a las Disposiciones transitorias. En la primera de ellas, Granados de Asensio describe los conflictos intertemporales que pueden surgir con la ley y, para ello, realiza una interpretación de las diversas cláusulas que pueden acontecer en el testamento o disposición sucesoria. Los conflictos intemporales que puedan surgir se referirán a las sucesiones abiertas después de la entrada en vigor de la ley, cuando el causante haya otorgado testamento o disposición sucesoria con anterioridad y la norma regule de manera diferente una institución. El análisis del apartado se estructura en tres grandes puntos: la ley del testamento o disposición sucesoria y la ley de la sucesión; los actos regulados por la ley de la disposición *mortis causa* y actos regulados por la ley sucesoria; y las legítimas –estudio minucioso y detallado este último–. Dada

la importancia del precepto, el apartado analizado de manera extensa, emplea numerosísima jurisprudencia.

La segunda de las disposiciones transitorias versa sobre la posesión previa de la servidumbre de paso; la tercera, sobre la retroactividad de ciertas disposiciones de la ley; la cuarta, sobre los poderes testatorios anteriores a la entrada en vigor de la Ley 3/1992, de 1 de julio, del Derecho civil foral del País Vasco, en el que se mantiene en vigor la atribución del usufructo vitalicio *ex lege* al cónyuge que sea comisario en virtud de poder otorgado con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 3/1992. La quinta, alude a la validez de los actos de disposición otorgados al amparo del artículo 831 del Código Civil y del artículo 13 de la Ley 3/1992, sobre ella, Urrutia Badiola describe una serie de problemas en su aplicación, aportando soluciones; la sexta, regula los derechos de troncalidad sobre sepulturas que actualmente subsistan y que se regirán por la Ley 3/1992; y, una última disposición transitoria sobre la automática adquisición de la vecindad civil vasca y local. Y para acabar, la ley se refiere a una única Disposición derogatoria y una Disposición final sobre la entrada en vigor de la norma.

En conclusión, estamos ante una obra ambiciosa de indudable valor que representa una importante aportación a la escasa doctrina que existe en esta materia. El análisis y los comentarios de cada uno de los preceptos de la norma ayudarán a los profesionales del derecho en particular a enfrentarse a esta legislación y quizá también a iniciar el debate sobre aquellos aspectos que requieran una mayor concreción o desarrollo.

Naiara RODRÍGUEZ ELORRIETA  
UPV/EHU

RAMIS BARCELÓ, Rafael y Pedro RAMIS SERRA, *Los grados de la Universidad de Irache (1613-1700)*, Madrid: Dykinson, 2020. 680 pp. ISBN: 978-84-1377-164-9.

El libro de Rafael Ramis Barceló y de Pedro Ramis Serra se encuadra en una de sus principales líneas de investigación: la Historia de las Universidades. Entre los dos suman más de veinte trabajos, un buen número en colaboración, sobre el funcionamiento y la presencia de estudiantes en universidades ubicadas en la Corona de Aragón (Tortosa, Tarragona, Solsona, Orihuela, Mallorca y Barcelona), Castilla (Alcalá de Henares y Baeza), Italia (Roma y Pisa) y Francia (Aviñón). El presente estudio amplía fronteras, centrado en los egresados que acudieron a la Universidad de Irache, en el reino de Navarra.

Libro que acoge en sus páginas a los más de seis mil estudiantes que entre 1613 y 1700 recibieron en Irache los grados de bachiller, licenciado y doctor. Conviene puntualizar que Irache fue durante mucho tiempo la única universidad del reino de Navarra. En ella solamente se impartió enseñanza en Filosofía (Artes) y Teología, aunque también podía otorgar grados en Leyes, Cánones y Medicina. El marco temporal que abarca este magnífico estudio queda mediatizado por la abundancia de fuentes, lo que ha llevado a los autores a utilizar sobre todo los libros de grados debido a su riqueza informativa, dejando para otra ocasión que esperamos no lejana el periodo borbónico.

Después de una introducción a la monografía (pp. 11-13), sigue un estudio preliminar (pp. 15-110), antes del grueso trabajo con la relación de egresados (pp. 111-599), con una exhaustiva bibliografía (pp. 601-610), y el índice onomástico (pp. 611-680).

Aunque la producción bibliográfica sobre la abadía benedictina de Irache es profusa, hay que reconocer a los autores el conocimiento en su totalidad de al menos la fundamental. Resulta de gran interés la actualización del contexto de la Universidad irachense y su vinculación inicial con el Colegio universitario de Sahagún, al igual que el alcance de aquella en el marco de las universidades benedictinas y más concretamente en las universidades de la Monarquía Hispánica. Para los interesados en la intrahistoria del abadiado se ofrece también, por orden cronológico, una breve prosopografía de los 238 benedictinos graduados en Irache, antes de pasar al estudio de conjunto de los graduados.

Personalmente esta es la parte más atrayente, apreciación totalmente subjetiva, por ser tan cercana a mis afanes investigadores. Las estadísticas de aprobados y reprobados, la procedencia de los aspirantes a los grados y los aspectos relacionados con la sociología de estos últimos, anteceden al estudio individualizado de las Facultades (Artes, Teología, Leyes y Cánones) salvo la de Medi-

cina, esta última estudiada recientemente por quien esto firma y que los autores dan por buena.

Finaliza el estudio preliminar con unas conclusiones que encuadran la evolución de la Universidad benedictina más allá del ámbito local, incluso hispano, como es el marco europeo, y la importancia adquirida por esta Universidad en la concesión de grados a nivel territorial como centro receptor de estudiantes tanto navarros como foráneos. Asimismo, se deja constancia, como no podía ser de otro modo, de la importante repercusión de los benedictinos en la formación de seglares, pero también de un buen número de profesores de otras órdenes.

El grueso del libro transcribe como hemos dicho la relación de egresados. La ficha de cada uno de ellos incluye nombre y apellidos, grado y fecha de obtención, los miembros que otorgan o presiden el grado o grados, localidad y diócesis de origen, datos que aparecen sobre el graduado en las fuentes consultadas (libros de grado) y el folio donde está documentado. Un trabajo arduo y muchas veces infravalorado, pero que más allá del dato concreto permite, como se ha hecho en este caso, mostrar la evolución universitaria del cenobio posibilitando la comprensión del panorama universitario, en este caso de la España del siglo XVII.

Hay que agradecer la posibilidad de acceso a través de la red (de manera gratuita) al PDF del trabajo (<http://hdl.handle.net/10016/31395>), lo que permite realizar búsquedas precisas de los graduados.

Los interesados en la historia de la abadía de Irache, de la historia de Navarra y de la historia de las Universidades estamos de enhorabuena. Ahora solo nos queda esperar la segunda parte para que la dicha sea completa.

Fernando SERRANO LARRÁYOZ  
Universidad de Alcalá





### **III. IN MEMORIAM**



## ALGUNOS TESTIMONIOS HISTÓRICO-POLÍTICOS DEL SENADOR MITXEL UNZUETA UZCANGA (BILBAO, 1932-2021)\*

Mitxel, casado con Cecilia Atxa, padre de María y de Mikel, que, en los últimos años disfrutaba con los amigos del aperitivo de los viernes y de una animada charla sobre cuestiones de la vida cotidiana, incluida la actualidad política, falleció el 7 de enero de 2021. *Goian bego*. Ilustre letrado y personalidad política vasca, nació en Bilbao el 29 de septiembre de 1932. Licenciado en Derecho por la Universidad de Deusto, pronto se dedicó al ejercicio de la abogacía. Fue profesor de Derecho Mercantil y miembro fundador del Instituto de Derecho Foral.



### I. TIEMPOS ANTERIORES A LA DEMOCRACIA. SU PARTICIPACIÓN EN LA CREACIÓN DE *DEIA* Y *MUGA*

A principios del año 1977 se incorporó como fundador del proyecto empresarial *Editorial Iparraguirre*, empresa editora del diario *Deia* y de la revista *Muga*, cuyos numerosos accionistas del entorno del nacionalismo vasco tenían

---

\* NOTA DEL PATRONATO DE LA FUNDACIÓN IURA VASCONIAE. En enero de 2021 falleció en Bilbao Mitxel Unzueta Uzcanga, abogado, pensador y destacado actor político en el Senado, en el Parlamento de Vitoria-Gasteiz y en Europa. Se trata de una personalidad relevante que desempeñó un papel singular en Vasconia en los años setenta y ochenta, es decir, durante la transición a la democracia y en el acceso a la autonomía, así como en las décadas posteriores. El Patronato de la Fundación Iura Vasconiae, depositaria de un importante fondo bibliográfico histórico-jurídico cedido por el ilustre senador y dedicado bibliófilo, ha creído necesario que se conozca una semblanza de algunos aspectos reseñables de su biografía. Y para ello realizó gestiones ante la dirección de la *Revista Iura Vasconiae*. La tarea ha sido encomendada a José María Gorordo, alcalde que fue de Bilbao, y que mantuvo durante muchos años una estrecha relación amistosa y profesional con Mitxel Unzueta. Por otra parte, Gorordo es un autor reconocido de diversas obras sobre control de cuentas públicas, cámaras de comercio, política alternativa y una creciente y notable obra historiográfica centrada en Bizkaia y sus instituciones.

por estatutos limitada la participación accionarial para impedir la concentración de poder editorial en unos pocos. En su calidad de fundador, participó, con otros miembros del consejo y de la junta de fundadores, en las conversaciones con el gobierno de entonces para obtener la correspondiente licencia gubernativa obligatoria para la publicación del periódico. El presidente del gobierno, Adolfo Suárez, trató por todos los medios de retrasar el otorgamiento de la licencia para después de las primeras elecciones democráticas, previstas para el 15 de junio de 1977, y se negaba a recibir a la representación de la empresa editora. Las innumerables gestiones ante el ministro de Información y Turismo, Andrés Herrera Guajardo (1930-2000), por parte de personas del mundo nacionalista como Carmelo Renobales, que conocía al ministro, apoyado en Madrid por Julio Jáuregui, así como los trabajos jurídicos de Mitxel Unzueta, los de captación de socios y recursos económicos de Sabin Zubiri, y un grupo reducido de profesionales<sup>1</sup>, dieron sus frutos y, por fin, el 8 de junio de 1977, apareció en todos los kioscos el primer número de *Deia*, primero de los periódicos nacidos para los tiempos de la democracia en Euskal Herria, lo que sin duda supuso un éxito rotundo para el Partido Nacionalista Vasco y, en particular, para las personas que, como Mitxel Unzueta, participaron en este hito.

Desde entonces, he mantenido una entrañable y leal amistad con Mitxel hasta sus últimos días.

## **II. TRANSICIÓN POLÍTICA: COMPROMISO DE UNZUETA CON EL PARTIDO NACIONALISTA VASCO. EL FRENTE AUTONÓMICO Y SU PARTICIPACIÓN EN LA ELABORACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN COMO PORTAVOZ DEL GRUPO DE SENADORES VASCOS**

Aunque no lo tenía previsto en su esquema vital, en la transición se incorporó a la actividad política porque se lo pidió un hombre «cuya autoridad moral era para mí indiscutible», Juan de Ajuriaguerra, como el propio Mitxel confesaba en noviembre de 2015<sup>2</sup>. En las primeras elecciones democráticas, fue

---

<sup>1</sup> El firmante de esta nota biográfica fue el primer consejero delegado de Editorial Iparraguirre, animado por Kepa Sodupe (miembro del *Euskadi Buru Batzar* del EAJ-PNV), cuando ambos éramos profesores de la Universidad Comercial de Deusto, allá por el año 1976. El equipo profesional que se incorporó al proyecto fue José Luis Bilbao, técnico en impresoras de periódicos, con el que compramos la primera rotativa, en Suecia, Juan Arrieta para los aspectos comerciales, Ignacio Nolte Aranburu en la administración, e Iñaki Echevarria y Jesús María Eizmendi, y encabezando la redacción, Iñaki Iriarte, Alfonso Ventura, Félix García Olano, Manu Igarreta, Fernando Múgica, David Barbero, José Manuel Alonso, Martín Ugalde, Amatiño y Mikel Atxaga, entre muchos otros.

<sup>2</sup> Tomado del discurso que pronunció ante más de 200 personas en los locales de la Sociedad Bilbaína, profesionales, empresarios, jueces, letrados, políticos y amigos de la sociedad civil en el homena-

elegido senador por Bizkaia por el Frente Autonómico, una coalición electoral formada por *Eusko Alderdi Jeltzalea*-Partido Nacionalista Vasco (EAJ-PNV), del que era afiliado, compartiendo candidatura con el Partido Socialista de Euskadi-Partido Socialista Obrero Español (PSE-PSOE) con la presencia de su presidente, Ramón Rubial Cavia, y *Euskadiko Sozialistak Elkartze Indarra* (ESEI). Por Bizkaia, además de Unzueta y Rubial, formaba parte como independiente Juan María Vidarte Ugarte. El Frente Autonómico se presentó ante el electorado con el siguiente mensaje:

«El pueblo vasco tiene absoluto derecho a decidir libremente en sus propios asuntos: economía y finanzas, trabajo y seguridad social, justicia y fuerzas del orden, educación y cultura, sanidad, obras públicas, urbanismo y todos los necesarios para nuestro desarrollo económico, social y cultural, que no pueden quedar por más tiempo en manos extrañas».

El Frente Autonómico fue la coalición más votada en los territorios de Gipuzkoa<sup>3</sup>, Bizkaia y Álava<sup>4</sup> y los tres candidatos de cada territorio lograron acta de senador. Mitxel Unzueta fue el candidato más votado<sup>5</sup>. En Navarra, en cambio, la fuerza más votada fue Unión de Centro Democrático (UCD) y el Frente Autonómico sólo pudo obtener el acta para un senador, que fue el candidato nacionalista Manuel de Irujo y Olo, que había sido ministro de Justicia de la República<sup>6</sup>.

A partir de ahí, Mitxel dejó el ejercicio de la abogacía, cerró su despacho y se dedicó activamente a la política. Como senador, fue portavoz del Grupo de Senadores Vascos en la legislatura constituyente (26 de julio de 1977 a 2 de enero de 1979), vocal de la Diputación Permanente del Senado (28 de diciembre de 1978 a 26 de marzo de 1979), secretario de la Comisión Constitucional (17 de noviembre de 1977 a 2 de enero de 1979), vocal de la Comisión de Reglamento (2 de agosto de 1977 a 2 de enero de 1979), vocal de la Comisión de Peticiones (17 de noviembre de 1979 a 2 de enero de 1979). Fue también portavoz del Grupo de Senadores Vascos de la I Legislatura (1 de marzo de 1979 a 17 de

---

je que Teresa Querejazu, Carlos Olazabal y el autor de este trabajo, le organizamos el 27 de noviembre de 2015.

<sup>3</sup> Formaban parte de la candidatura por Gipuzkoa, Federico Zabala Alcibar (EAJ-PNV), Gregorio Monreal y Cía (ESEI) y Enrique Iparraguirre García (PSE-PSOE).

<sup>4</sup> Por Álava, formaron parte de la candidatura Luis Alberto Aguiriano Fornies (PSE-PSOE), Ramón Bajo Fanlo (Independiente) e Ignacio Oregui Goenaga (EAJ-PNV).

<sup>5</sup> Mitxel Unzueta (Frente Autonómico), 331.619 votos, Ramón Rubial (F.A.), 324.648, Juan María Vidarte (F.A.), 323.061 y Martín Fernández Palacio (Unión de Centro Democrático), 111.041.

<sup>6</sup> La candidatura del Frente Autonómico por Navarra, además de Irujo, la formaban Francisco Álava Jiménez (Partido Socialista de Navarra) y Carlos Clavería Arza (EAJ-PNV).

noviembre de 1982, incluidos los seis últimos meses, como vocal de la Diputación Permanente), secretario de la Comisión de Constitución, secretario de la Comisión de Educación y Cultura, secretario de la Comisión de Reglamento, y miembro del Comité Mixto Parlamento Europeo-Congreso y Senado. Participó activamente en la elaboración de la Constitución Española de 1978, con intervenciones de gran calado político-constitucional como en los debates del artículo 2 y de la Disposición Adicional 1ª de la Constitución, ampliamente difundidas y comentadas en numerosas publicaciones<sup>7</sup>.

Posteriormente, en el ámbito autonómico fue presidente de la Asamblea de Parlamentarios Vascos, en el que intervino en la negociación y aprobación del *Estatuto de Autonomía para el País Vasco* y en la elaboración de la Ley de Territorios Históricos (LTH).

---

<sup>7</sup> En relación con los debates del período constituyente de la Constitución Española de 1978, existe una copiosa bibliografía. Siendo muchos los senadores vascos que a lo largo de los debates intervinieron, a los efectos de este trabajo me ciño a las intervenciones de Mitxel Unzueta, como portavoz del Grupo de Senadores Vascos, defendiendo las distintas enmiendas y posiciones, tanto en la Comisión de Constitución como en el Pleno. Aparecen transcritas en el *Diario de Sesiones del Senado*, fuente primaria y principal que he utilizado, en especial, para las intervenciones relativas al artículo 2º (Comisión, sesión núm. 2, del 19 de agosto de 1978 y Sesión Plenaria núm. 32, del 25 de septiembre de 1978), como a la Disposición Adicional 1ª (Comisión, sesión núm. 17, de 14 de septiembre de 1978 y Sesión Plenaria núm. 41, de 5 de octubre de 1978).

Resulta imprescindible asimismo tener en cuenta lo publicado por algunos de los protagonistas de los debates y negociaciones, cada uno desde su propio conocimiento de los hechos y punto de vista. Entre otros, HERRERO DE MIÑÓN, M., *Memorias de estío*, Madrid: Temas de Hoy, 1994; MONREAL CÍA, G., La Disposición Adicional Primera de la Constitución de 1978 en Las Cortes, *Iura Vasconiae*, 11 (2014), pp. 239-386; DEL BURGO, J. I., *La Epopeya de la Foralidad vasca y navarra*, Fundación Popular de Estudios Vascos, segunda parte, Bilbao: 2015, capítulo V, «Los Derechos Históricos», pp. 159-234. Por su parte, el presidente del *Euskadi Buru Batzar* (EBB), GARAIKOETXEA URRIZA, C. en su calidad de máximo dirigente entonces de EAJ-PNV y protagonista activo de las innumerables negociaciones, dentro y fuera de las Cámaras, tanto con la UCD como con el PSOE, los dos partidos de mayor representación en el Congreso y en el Senado, conocedor por tanto del estado de la cuestión en cada momento y máximo responsable del sentido de las votaciones de los miembros del Partido Nacionalista Vasco, publicó el año 2002 el libro, *Euskadi: La transición inacabada. Memorias políticas*, con editorial Planeta, Barcelona. En un artículo editado el jueves 21 de marzo de 2002, el diario *El País* titulaba que «Garaikoetxea dice que la transición está inacabada al no resolver la cuestión vasca», informando de la publicación del libro de Garaikoetxea. También debe citarse un trabajo de UNZUETA, M. Recuerdos de la transición, *Ikade: Revista de la Facultad de Derecho*, 58 (2003), ejemplar dedicado al XXV aniversario de la Constitución Española, pp. 95-126, aunque he preferido recoger sus intervenciones directas en los debates de 1978 y sus más recientes testimonios y opiniones sobre las mismas cuestiones, publicadas en 2008 y 2009; asimismo, UNZUETA, M., Estudio comparativo de los Estatutos de 1936 y 1979. La génesis del Estatuto de 1979, en *Actas del Simposio sobre el Estatuto Vasco de 1936 y problemas actuales de la autonomía vasca*, celebrado en Bilbao, los días 7, 8 y 9 de octubre de 1986, 1988, pp. 51- 94; La transición en Euskadi: mesa redonda, con la participación de Mitxel Unzueta, Alfredo Marco Tabar, Mario Onaindía, Santiago González, en *La transición en el País Vasco y España: historia y memoria*, coordinado por Javier Ugarte Tellería, 1998, pp. 181-210.

Dentro de su organización política, el Partido Nacionalista Vasco (EAJ-PNV), al que se había afiliado antes de su legalización, fue elegido para la dirección del *Bizkai Buru Batzar* (BBB) en mayo de 1984, liderando la lista apoyada por Javier Arzalluz, en una reñida votación, frente a la otra candidatura, encabezada por Sabin Zubiri, apoyada por Carlos Garaikoetxea. Eran los prolegómenos de la escisión del EAJ-PNV y la creación de un nuevo partido nacionalista, *Eusko Alkartasuna* (EA)<sup>8</sup>.

### III. REGRESO AL EJERCICIO LIBRE DE LA ABOGACÍA Y COMO PROFESIONAL EN DIVERSAS INSTITUCIONES PÚBLICO-PRIVADAS Y DE LA SOCIEDAD CIVIL

Tras los años dedicados a la actividad pública en el periodo constituyente, y su breve paso por la dirección del Partido Nacionalista Vasco, Mixel dejó la política activa y trató de reiniciar su actividad profesional como abogado del Colegio de Abogados del Señorío de Bizkaia, lo que, no obstante, le debió de resultar muy complicado, dada su ausencia del despacho durante bastantes años y la consiguiente pérdida de clientela, algo imprescindible en una profesión tan compleja como es el ejercicio libre de la profesión de la abogacía.

De la mano de Juan Ramón de Urquijo, se incorporó a la *Euskalerrriaren Adiskideen Elkarte*-Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Siendo socio de número, en 1989 fue elegido director de la Comisión de Bizkaia. De sus tiempos al frente de la Bascongada, nos dejó varios libros, entre los que citaré, *Hacia los nuevos horizontes. El poder sin fronteras*<sup>9</sup> y *Acercándonos al futuro del País Vasco*<sup>10</sup>, así como ponencias, discursos<sup>11</sup> y numerosos artículos en periódicos y revistas.

Junto con el esfuerzo y la voluntad por la recuperación de clientela, asumió actividades institucionales en línea con sus conocimientos profesionales y experiencia. Así, en 1991, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de

---

<sup>8</sup> Fundado bajo el liderazgo de Carlos Garaikoetxea en septiembre de 1986, como escisión del Partido Nacionalista Vasco, se define como socialdemócrata, independentista, pacifista y aconfesional.

<sup>9</sup> UNZUETA UZCANGA M., *Hacia los nuevos horizontes. El poder sin fronteras*, Bilbao: Manu Robles-Arangiz Institutua, 1994.

<sup>10</sup> UNZUETA UZCANGA, M., *Acercándonos al futuro del País Vasco*, editado por la Comisión de Bizkaia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País (RSBAP), Bilbao: 2002 (<http://datos.bne.es/resource/XX3230078>).

<sup>11</sup> Entre otros, «La delegación de la Bascongada en México y su futuro», discurso pronunciado por el director de la Sociedad, Mixel de Unzueta Uzcanga, en el acto de constitución de la misma en México, celebrado el 18 de mayo de 1995...», Comisión de Bizkaia de la RSBAP, Bilbao, 1995; del mismo autor, *La Bascongada hoy: camino de futuro, Cuenta y Razón*, 84 (1993), pp. 123-127.

Bilbao, habiendo recuperado la figura histórica del «Consulado», fundado el 22 de junio de 1511<sup>12</sup>, nombró sus primeros cónsules contemporáneos con carácter honorífico, «entre aquellas personas cuyos méritos profesionales y humanos contribuyan al engrandecimiento y prosperidad de la Villa de Bilbao», entre ellos a Mitzel Unzueta. También fue nombrado vocal cooperador de la Cámara, cargo que estuvo desempeñando muchos años, y presidente del Comité Permanente de la Corte de Arbitraje de la Cámara de Bilbao, tratando de encontrar la forma en la que la Cámara podía recuperar las actividades arbitrales que antaño lo había hecho el Consulado de Bilbao.

De esta época y posteriores, nos ha dejado varios trabajos, entre los que destacan, «Algunas consideraciones sobre el futuro de la Cámara»<sup>13</sup>, «125 años de historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao»<sup>14</sup>, o «Una visión del arbitraje»<sup>15</sup>, «Cómo empezar a ser ciudadanos europeos»<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Véase la publicación *Consulado de Bilbao*, de la Cámara de Comercio de Bilbao, de 22 de junio de 1991, en conmemoración del 480 aniversario de la creación del Consulado. Como consecuencia de dicha efeméride, se nombraron los primeros cuatro «cónsules de Bilbao, en un intento de retomar simbólicamente esta figura; en este primer año han merecido tal calificación José Antonio Garrido, consejero delegado de HI-Holding, José Luis Ugarte, primer navegante vasco que ha dado la vuelta al mundo en solitario, John Cowl, un inglés que vino a Bilbao y se quedó y el abogado Miguel Unzueta; el prior será el presidente de la Cámara y los cónsules serán elegidos cada año. Se trata de personas que por su relación, primero con Bilbao, la industria, el comercio o la navegación, tengan a juicio de la institución organizadora, las cualidades idóneas para desempeñar el cargo, y su obligación será llevar el nombre de Bilbao con orgullo por todo el mundo, propagar las virtudes de trabajo, honradez y hospitalidad de los bilbaínos y bilbaínas y que todas sus actuaciones estén dirigidas al mayor engrandecimiento y prosperidad material y espiritual de esta Villa y de todos sus habitantes». Para ampliar la información sobre lo que fue el Consulado y la creación de la figura de los cónsules, véase en la misma publicación, BASAS, M., Qué fue el Consulado y GORORDO, J. M., «Porque fueron... somos».

<sup>13</sup> UNZUETA UZCANGA, M., Algunas consideraciones sobre el futuro de la Cámara, en *Reflexiones sobre la Cámara de Comercio de Bilbao*, aportaciones al número conmemorativo del 80 aniversario de la revista «Información», publicación de la Cámara, editado por la Comisión de Bizkaia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País (RSBAP), Bilbao, 1995 (<http://datos.bne.es/resource/XX2213282>).

<sup>14</sup> UNZUETA UZCANGA, M., 125 años de historia de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, *Bilbao-Bizkaia: protagonistas del futuro*, Bilbao: Universidad de Deusto, 2012, pp. 31-47.

<sup>15</sup> UNZUETA UZCANGA, M., Una visión del arbitraje, *Boletín de la Asociación Internacional del Derecho Cooperativo-International Association of Cooperative Law Journal*, 39 (2005), pp. 15-24.

<sup>16</sup> UNZUETA UZCANGA, M., Cómo empezar a ser ciudadanos europeos, en *Europa ante su futuro: una visión desde Euskadi*, Europako Mugimenduaren Euskal Kontseilua/Consejo Vasco del Movimiento Europeo (EMEK/CVME), 2004, pp. 137-148.



#### IV. REFLEXIONES RECIENTES DE UN INTELLECTUAL Y ERUDITO VASCO CON PROFUNDOS CONOCIMIENTOS DE LA HISTORIA, UNO DE LOS PROTAGONISTAS DE LA TRANSICIÓN POLÍTICA DE EUSKAL HERRIA

En las postrimerías de su vida profesional, en la que había sido abogado en ejercicio y político de la transición y participado en relevantes instituciones vizcaínas de la sociedad civil, tuvo la oportunidad de ser entrevistado para la obra *El Estado de derecho después del 1978*, de Ángel Font, de la colección «Testimonios para la Historia»<sup>17</sup>.

En el año 2008, a Mitzel Unzueta le preocupaba que:

«las nuevas generaciones desconozcan lo ocurrido durante la Transición. Pero sobre todo temo esa misma ignorancia entre muchos integrantes de la clase política actual con los que he hablado. Algunos tienen una imagen idílica que es del todo errónea [...], recuerdo muy bien cómo muchos artículos de la Constitución se redactaron en reuniones nocturnas celebradas en restaurantes y despachos, fuera de las cámaras, y que luego se aprobaron mediante el sistema del *rodillo*. Aunque ahora no se hable de ello, es parte de la historia y no debe esconderse. Por las circunstancias del momento, preferiría aplicar un atenuante a este modo de proceder; pero lo que no se debería haber hecho nunca es olvidarlo»<sup>18</sup>,

con lo que dejaba claro que, salvando la democratización del país y los derechos, mucho de lo que se regula en la, para algunos «sacrosanta Constitución,» es perfectamente modificable.

Desde su atalaya de intelectual con un enorme bagaje histórico-político, su juicio, explicitado el 30 de diciembre de 2008, resulta tremendamente crítico, tanto con el proceso como con la praxis política:

«Durante la Transición, la clase política mantuvo una cierta lealtad para conseguir la democratización del país, sacrificando muchas cosas: quizá demasiadas. Cometimos la ingenuidad de pensar que España iba a transformarse más de lo que al final ha hecho: viejos demonios han vuelto a aflorar y campean a sus anchas. Hoy tenemos una clase política que, en general, recibe el calificativo de mediocre, favorecida por un sistema electoral que garantiza dicha mediocridad y que ninguno de los implicados se plantea seriamente cambiar. Los poderes ya no están en las instituciones, sino en las ejecutivas de los partidos, que a menudo se rigen por organismos autoritarios. Este contexto favorece compor-

<sup>17</sup> FONT, Á., *El Estado de Derecho después de 1978. Transición, constitución, legislación, autonomías y futuro monárquico. Valoración hecha por ilustres juristas*, Barcelona: Publi Corinti, 2009.

<sup>18</sup> <https://www.testimoniosparalahistoria.com/entrevista/mitxel-unzueta-uzcanga/>.

tamientos de escasa calidad democrática, como, por ejemplo, cuando el PP y el PSOE, arrogándose el papel de únicos custodios de la Constitución, pactan acuerdos que inciden directamente en la gestión de aquélla, degradando el papel de las Cámaras. Defender la democracia exige tomar buena nota de estas perversiones del sistema»<sup>19</sup>.

Unzueta insiste en la crítica a la hipotética inamovilidad de la Constitución:

«una Carta Magna se puede modificar por principio. Me parece muy peligroso el beaterío constitucional organizado que sufrimos últimamente. La Constitución no puede ser consagrada como las Tablas de la Ley que Dios entregó a Moisés. Entender así la vigencia constitucional es absurdo, pues olvida que el texto fue fruto de unas circunstancias muy concretas, de manera que no se ajustaba a la plurinacionalidad sociológica existente en el Estado. Fue una forma razonable y prudente de pasar página a la historia, y sus virtudes y defectos deben entenderse en este contexto. No se creó una verdad absoluta (que, en política, es inexistente). También se olvidan los cambios sociales de las últimas tres décadas. Es una necedad negar estas evidencias. Una Constitución como la de los Estados Unidos, muy breve y de grandes principios, se puede mantener 200 años a base de enmiendas. Pero una Constitución compleja como la que tenemos vigente se tiene que adaptar. De hecho, se han producido cambios constitucionales por la vía de las mutaciones; tal es el caso de la forma en cómo se ha prescindido del mandato constitucional de distinguir entre nacionalidades y regiones»<sup>20</sup>.

Por lo que se refiere a los orígenes del problema territorial, esta es su opinión:

«El origen de los problemas vasco y catalán es que aquello que hoy llamamos «España» eran en realidad «Las Españas», un conjunto heterogéneo de territorios en los que Castilla impuso su predominio, en algunos casos *manu militari*, para reducir todos los reinos a sus usos y costumbres. Y así fue hasta llegar al sistema constitucional, en el que la idea de reducir todos los reinos a las leyes de Castilla se transmuta en el concepto de «*unidad nacional*». Pero dicha unidad no está basada en una síntesis de las posiciones de Cataluña, País Vasco, Valencia, Galicia y Castilla, sino en la subordinación de las primeras a la última. Mientras se siga pensando que Castilla hace España, como dijeron Ortega y Gasset y otros, habrá nacionalismos periféricos, integrados por pueblos que se resisten a perder su identidad. No hay que engañarse con frases fáciles y reflexiones huecas: estos nacionalismos son respuesta y trasunto del propio nacionalismo español»<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> <https://www.testimoniosparalahistoria.com/entrevista/mitxel-unzueta-uzcanga/>.

<sup>20</sup> <https://www.testimoniosparalahistoria.com/entrevista/mitxel-unzueta-uzcanga/>.

<sup>21</sup> <https://www.testimoniosparalahistoria.com/entrevista/mitxel-unzueta-uzcanga/>.

Poco después, el año 2009, cuarenta años después de los debates en el Senado, Unzueta publicó, *¿Qué sentido de futuro tienen los derechos históricos?*<sup>22</sup>, en el que resumía su pensamiento sobre algo tan importantes como son los derechos históricos para los cuatro territorios de Euskal Herria. A su juicio, en la actualidad tienen plena vigencia. Rechaza a los que pretenden crear confusión, considerándolos como un culto a lo arcaico, un anacronismo o, lo que es peor, como un empeño de ir contracorriente, por lo que recomienda que no nos dejemos impresionar por las descalificaciones. Muy al contrario, Unzueta sostiene que «lo local no está reñido con la visión global de la gestión del planeta». Aunque en el terreno ideológico, es perfectamente admisible invocar al «pueblo vasco» como sujeto titular de los derechos históricos, reconoce, no obstante, que, a lo largo de la historia, «los vascos no hemos sido capaces de desarrollar un proyecto que permita el abrazo de los vascos, de uno y otro lado del Pirineo», siendo diferente el grado de demandas políticas, por lo que, desde su punto de vista, situándose en «nuestra Comunidad Autónoma», y con referencia a Iparralde, dice que «las demandas políticas equivalentes a las que se suscitan aquí son, hoy por hoy minoritarias».

Y por lo que se refiere a Navarra, deja constancia de que «ha desarrollado su propia teoría sobre los Derechos Históricos», por lo que «la red con Navarra sigue encontrando dificultades». Su conclusión es que «la idea de que el Pueblo Vasco, en su sentido amplio, sea sujeto de derecho, requiere de una maduración en el seno del propio Pueblo Vasco».

Afirma que, a pesar de que la Disposición Adicional que quedó aprobada en la Constitución de 1978 no es la que el Partido Nacionalista Vasco pretendía, y que a él le tocó defender como portavoz del Grupo de Senadores Vascos, no obstante, de ella surgen consecuencias muy relevantes. Una de ellas es que, a partir de la aprobación del Estatuto de Autonomía del País Vasco, «el Pueblo Vasco como tal queda constituido como titular de los Derechos Históricos».

Lo cual no es un avance menor, reconocido por ilustres constitucionalistas españoles como es el caso de Miguel Herrero de Miñón, uno de los «padres de la Constitución», con el que los diputados y senadores del Partido Nacionalista Vasco, en especial, el propio Unzueta, mantuvieron una razonable interlocución, tras haber sido excluidos como miembros de la ponencia constitucional.

Da a continuación un repaso histórico de las opiniones y juicios de valor de los que considera «auténticos foralistas», los que defendían la «reintegración foral plena», citando a Fontecha Salazar o Fidel de Sagarminaga y a autores de

---

<sup>22</sup> UNZUETA, M., *¿Qué sentido de futuro tienen los derechos históricos?*, *Hermes: revista de pensamiento e historia*, 32 (2009), pp. 20-26.

reconocimiento internacional como Jellinek o Wilhelm Von Humboldt, y destaca varias ideas subyacentes: la primera, la existencia de una libertad originaria de los vascos, «un derecho propio, natural emanado del pueblo y no concesión de los reyes», en una interpretación radicalmente contraria a la que hacían Llorente, Tomás González y otros sobre la foralidad. La segunda idea básica es que la identidad vasca es un principio «inderogable», del que emana una «reserva permanente de autogobierno» y una integración en la estructura de la Monarquía basada en el pacto o acuerdo de voluntades, la soberanía se comparte según contrato». Y como tercer principio, la «imprescriptibilidad de tales derechos».

No se trata de «tener» competencias, no es una cuestión de legalidad, sino de constitucionalidad, de un reconocimiento de «ser», con personalidad e identidad propia. En este sentido, Sagarminaga hablaba de «Constitución propia», no aceptando nunca que la «unidad constitucional» exigiera la pérdida de las propias libertades. Sostiene que la rigidez de la posición de quienes creen que fuera de la Constitución está el caos, es la raíz del conflicto vasco, que «puede acabar –enfatisa Unzueta–, en el momento siguiente al que el nacionalismo español reconozca que los nacionalismos catalán y vasco existen y son tan legítimos como él mismo»<sup>23</sup>.

El escenario lógico para abordar esta cuestión sería fuera de la dinámica parlamentaria cotidiana, en «un debate y un pacto» entre todas las partes implicadas. Esta idea de «un nuevo pacto», Mitxel ya la había planteado el año 1978 sin éxito en el debate de la Comisión de Constitución, cuando se discutió el artículo 2 de la Constitución, que, junto con la Disposición Adicional 1ª, representan los dos puntos más definitorios de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Comunidad Foral de Navarra, esta última con la opción de incorporarse a un proyecto común en base a la Disposición Adicional 4ª.

La inclusión del término «nacionalidades», como sujeto político diferenciado de las «regiones», aunque sin especificarlo, suscitó numerosas y significativas intervenciones en contra de su inclusión. Fue un momento crucial del proceso constituyente. Entonces Unzueta también apelaba a la historia para tratar de explicar las enmiendas del Grupo de Senadores Vascos, poniendo de relieve las distintas vicisitudes de las incorporaciones de los distintos territorios vascos a Castilla con muy diferentes matices,

«basadas en acuerdos o pactos y los acuerdos o pactos engendran derechos y obligaciones y esto es para nosotros sagrado porque el respeto a los acuerdos evita precisamente las discusiones dogmáticas que mucho me temo estamos

---

<sup>23</sup> UNZUETA, M., ¿Qué sentido de futuro tienen los derechos históricos?, *op. cit.*, pp. 23-24.

destinados esta mañana a mantener [...]; para nosotros, por encima de las teorías o las terminologías están las voluntades [...]; prescindamos de dogmas, de mitos o como se quiera llamar, que nos puedan distanciar [...]; el deseo nuestro es que se hagan esfuerzos serios para recoger la historia real que es donde está el origen de todas las dificultades. El entendimiento que creo que todos estamos deseando pasa precisamente por la aceptación de un mínimo de esta historia real, y no parte de la historia expurgada o de la historia convencional [...]]»<sup>24</sup>.

Estas son algunas de las ideas político-sociales de Mitxel Unzueta, expresadas con toda claridad en texto constitucionales y en textos escritos. Se trata de las opiniones de un ciudadano vasco, moderado en sus formas, abierto, pragmático, partidario de mantener las mejores relaciones posibles con el partido que ostente el poder en Madrid, escasamente dogmático y, desde luego, nada radical, si entendemos esta última palabra en un sentido que le daba Mitxel, como «una variante de la ingenuidad, del infantilismo, alguien que cree en soluciones fulgurantes y repentinas». Era más bien un escéptico, tanto más cuanto avanzaba en años y llegaba a esa edad de los ochenta, que el premio Nobel Saramago definía como la edad en que las personas se hacen sabias.

Mitxel era, y así lo ha dejado escrito, hombre de consensos, de pactos, de sentar las bases para el futuro, siempre desde la defensa de los principios, del fondo de las cuestiones por lo que cabe atribuirle unos principios radicales, entendiendo por radical el ir a la raíz de los problemas y no detenerse en las formas o en la estética. De ideas incuestionablemente nacionalistas, su camino es el del convencimiento a la mayoría de la ciudadanía vasca, es decir, principios radicalmente democráticos. EAJ-PNV y el presidente del *Euskadi Buru Batzar* del PNV, Andoni Ortuzar, han lamentado la pérdida de un hombre «ilustrado, dialogante, reflexivo, parte esencial de una generación irrepetible». *Alderdikides* como la letrada y exdirectora del IVAP, Elisabete Bizkarralegorra y el exdiputado y exsenador Anasagasti, entre otros, han publicado notas laudatorias sobre Unzueta. Manu Gojenola, escritor y responsable del departamento de Estudios Económicos de la Cámara de Comercio con quien Mitxel tuvo relaciones profesionales, señala que se trata de un «hombre de mucho nivel, con ideas propias y que ofrecía una visión muy interesante de Euskal Herria». En relación con el euskera, comparto las palabras que el presidente de *Euskaltzaindia* recogía en un artículo. Andrés Urrutia, en su calidad de presidente de la Academia Vasca de Derecho, deja constancia de que además del interés de Mitxel por el Derecho

---

<sup>24</sup> Cortes. *Diario de Sesiones del Senado, Comisión de Constitución*. Sesión núm. 2 celebrada el sábado 19 de agosto de 1978, núm. 40, debate sobre el artículo 2 de la Constitución, que va desde la p. 1600 a la p. 1642, extractado de las intervenciones del senador Unzueta. La enmienda 982 de Senadores Vascos fue rechazada por diecinueve votos en contra, y uno a favor, con cuatro abstenciones.

foral, público, y el Derecho civil vasco, era también «un enamorado del euskera y, a pesar de no hablarlo, un estudioso y defensor acérrimo de la lengua de los vascos»<sup>25</sup>.

Finalizo con las palabras de Mitxel, la lección de su vida, tomadas de su discurso en su última intervención pública ante más de 200 personas, en el homenaje que le tributamos en los abarrotados comedores de la centenaria Sociedad Bilbaína el 29 de noviembre de 2015:

«Además de leyes, comprendí la importancia de ser humilde de corazón, llevando erguida la frente, como corresponde a la dignidad de la condición humana».

José María GORORDO

Doctor en Derecho por la UPV/EHU,  
en CCEE por la Universidad San Vicente Ferrer de Valencia  
y en Historia por la Universidad de Valladolid

---

<sup>25</sup> URRUTIA BADIOLA, A. M., Mitxel Unzueta y el Derecho civil vasco, *Deia*, 14 de enero de 2021.

## **IV. CURRICULA**





### **Achón Insausti, José Ángel**

Catedrático de la Universidad de Deusto en el área de Historia de las ideas políticas. Ha investigado y publicado varias obras sobre la transición de los vínculos de parentesco a los territoriales (siglos XIV-XVI) y sobre los discursos políticos que acompañaron a dicho proceso. En la actualidad trabaja sobre las transformaciones sociopolíticas en el proceso de transición a la modernidad y, en particular, en las que se derivaron de la llamada “primera experiencia global” (siglos XV-XVII).

### **Agirreazkuenaga Zigorraga, Iñaki**

Catedrático de Derecho Administrativo en la UPV/EHU. Abogado. En materia de transportes y carreteras ha elaborado múltiples dictámenes jurídicos tanto para entidades públicas como privadas. Por encargo de la Diputación Foral de Gipuzkoa preparó el proyecto, aprobado por las Juntas Generales, como Norma Foral 1/2011 de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. Asimismo, ha publicado múltiples trabajos en materia de Derecho Constitucional, Derecho Comunitario Europeo, Derecho autonómico, local, urbanismo, medio ambiente, seguridad, lengua, función pública, contencioso-administrativo, deporte, nuevas tecnologías, etc.

### **Alli Aranguren, Juan-Cruz**

Doctor en Derecho y Profesor Titular de Derecho Administrativo de la Universidad Pública de Navarra. Ha tenido una amplia experiencia en las instituciones democráticas. Entre sus obras se hallan varios trabajos sobre la construcción del Derecho Administrativo español, los paradigmas de la legalidad en el Derecho Administrativo francés, el régimen autonómico y el medio ambiente. Respecto al régimen de Navarra ha estudiado los convenios económicos con el Estado, el sistema institucional local, provincial y foral, el régimen forestal, el patrimonial y el medioambiental. Dedicó su segunda tesis doctoral a la Transición política en Navarra del régimen foral liberal al de adecuación de los derechos históricos a la Constitución de 1978 por medio de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra.

### **Aragón Ruano, Álvaro**

Se licenció en 1992 en Historia por la Universidad de Deusto (EUTG) y se doctoró en 2000 por la Universidad del País Vasco, siendo en la actualidad profesor agregado en esta última. Es autor, entre otras obras de *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, San Sebastián, Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2001; *La Ganadería guipuzcoana durante el Antiguo Régimen*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2009; *Recuperando el Norte: empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2016 o *Una década prodigiosa. Beligerancia y negociación entre la Corona y las provincias vascas (1717-1728)*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2019. Sus principales temas de investigación en torno al País Vasco son la historia forestal, la historia de la ganadería y la agricultura y la historia comercial. En el ámbito de la historia de la ganadería ha publicado numerosos artículos, en revista como *Rural History*, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País* o *En la España Medieval*.

### **Ayerbe Iríbar, M<sup>a</sup>. Rosa**

Doctora en Historia por la Universidad de Barcelona y Profesora Titular de Historia del Derecho y de las Instituciones de la UPV/EHU. Su línea de investigación se ha centrado y centra en la Historia del Derecho Vasco, especialmente guipuzcoano. Premio Nacional de Heráldica 2008, es actualmente Directora del Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, que edita la Sociedad, y del Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián y Gipuzkoa, que edita la Fundación Kutxa. Es, asimismo, Directora de la Colección de Fuentes Documentales Medievales del País Vasco, que edita la Sociedad de Estudios Vascos/Eusko Ikaskuntza, miembro fundador y Vicepresidenta de Iura Vasconiae, Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, y miembro Correspondiente por Gipuzkoa de la Real Academia de la Historia. Tiene en su haber más de 50 libros y 80 artículos, entre los que destacan los 39 volúmenes de la Colección de Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa (1550-1700), que edita la Diputación Foral y las Juntas Generales de Gipuzkoa.

### **Azkarate Garai-Olaun, Agustin**

Catedrático en la Universidad del País Vasco. Director del Grupo de Investigación en Patrimonio Construido (GPAC). Director de la Cátedra UNESCO de Paisajes Culturales y Patrimonio. Docente de Tercer Grado. Orientó sus primeras investigaciones al estudio de un grupo de necrópolis tardoantiguas (ss.

VI-VII d.C.) de hondas resonancias en la historiografía de la época. Durante los últimos lustros viene trabajando en los ámbitos de la Arqueología de la Arquitectura y los Paisajes Culturales (Catedral de Santa María, Basílica de Armentia, Valle Salado de Salinas de Añana, Murallas prefundacionales de Vitoria-Gasteiz, Galerías de Punta Begoña...). Más recientemente, desde GPAC y la Cátedra UNESCO está comprometido con varios proyectos emplazados en el continente americano. *European Union Prize for Cultural Heritage/Europa Nostra Awards* por la Catedral de Santa María (2002); Medalla de Oro de la Ciudad de Vitoria-Gasteiz (2005), *European Archaeological Heritage Prize* (2019), Premio Eusko Ikaskunta-Caja Laboral Kutxa de Humanidades (2021). Enlaces de interés: [www.ehu.eus/gpac](http://www.ehu.eus/gpac), [www.catedraunesco.eu](http://www.catedraunesco.eu)

### **Barcelona Llop, Javier**

Catedrático de Derecho Administrativo en la Universidad de Cantabria. Ha publicado numerosos estudios sobre temas de su especialidad (actos administrativos, policía de seguridad, seguridad pública y protección civil, bienes públicos, análisis sectoriales de la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos), y es autor de diversos trabajos sobre el régimen jurídico de los bienes culturales, tanto con carácter general (el patrimonio cultural material en el sistema del Convenio Europeo de Derechos Humanos, la expropiación forzosa de bienes culturales, el patrimonio subacuático) como específicamente referidos a los de naturaleza arqueológica (el dominio público arqueológico, las autorizaciones para la ejecución de intervenciones arqueológicas, el empleo de los detectores de metales, la valoración económica de los bienes arqueológicos). Es coautor, junto con Miguel Cisneros Cunchillos, de la obra *Vestigios y palabras. Arqueología y Derecho del patrimonio arqueológico*, Universidad de Cantabria, 2016.

### **García-Gómez, Ismael**

Es arqueólogo, doctor en Historia Medieval por la UPV/EHU. Buena parte de su trayectoria profesional la ha desarrollado en el contexto del Grupo de Investigación en Patrimonio Construido (UPV/EHU), al que pertenece. No obstante, es asimismo socio cofundador de Enklabe KST, empresa especializada en el registro, investigación y puesta en valor del patrimonio arqueológico-arquitectónico. Lleva más de quince años colaborando en los trabajos del Plan Director de la Catedral de Santa María de Vitoria-Gasteiz. Sus líneas de investigación se reparten entre la Arqueología de la Arquitectura y todo lo relacionado con el patrimonio medieval de Álava y la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

### **Marín Paredes, José Antonio**

Profesor Titular de la Universidad de Deusto. Doctor en Filosofía y Letras (Historia) y Licenciado en Geografía e Historia. Miembro, entre 2007 y 2013, del equipo de investigación Innova (R2010), reconocido por el Gobierno Vasco con la categoría A. Entre 1994 y 2014 desempeñó diferentes tareas de gestión y de dirección académica en las Facultades de Filosofía y Letras, en la de Humanidades y en la de Ciencias Sociales y Humanas, todas de la Universidad de Deusto. Actualmente forma parte del equipo de investigación “Estudios Vascos”. Autor de “*Semejante Pariente Mayor*”: *parentesco, solar, comunidad y linaje en la institución de un pariente mayor en Gipuzkoa: los señores del solar de Oñaz y Loyola (siglos XIV-XVI)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998. Recientemente ha publicado, *Remontando el tiempo de la memoria: comunicar comunidad, imaginar identidad*. En Pérez, E. y L. Arrieta, *Comunicar identidad(es)*, Madrid: Dikynson, 2020, pp. 37-56.

### **Merino Malillos, Imanol**

Profesor adjunto de Historia del Derecho en la UPV/EHU. Licenciado en Historia por la Universidad de Deusto y doctor en Historia por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea. Sus primeras investigaciones se centraron en el impacto de la guerra en el mundo jurídico-jurídico de la Monarquía de España del siglo XVII. En los últimos años está estudiando los ordenamientos jurídicos de los territorios vascos durante el Antiguo Régimen, investigando el papel de los letrados consultores, formados en las universidades castellanas y en la cultura jurídica del *ius commune*, en su interpretación y defensa. También está analizando la política de impresión y difusión del Fuero Nuevo de Vizcaya por parte de las instituciones del Señorío de Vizcaya desde su primera edición en 1528. Más recientemente se ha interesado por la crisis del Antiguo Régimen en las provincias vascas y la evolución de los marcos jurídico-institucionales locales en ese contexto.

### **Olaizola Elordi, Juan José**

Doctor en Historia Contemporánea por la UNED. Toda su vida profesional ha estado vinculada a la conservación y divulgación de la historia y el patrimonio ferroviario desde el Museo Vasco del Ferrocarril de Euskotren, en el que trabaja desde sus inicios en 1989. Desde sus primeras publicaciones en la revista *Carril* ha colaborado con la mayor parte de las publicaciones ferroviarias españolas como *Trenes Hoy*, *Maquetren*, *Hobbytren*, *Trenmanía* o *Vía Libre*. Además, es miembro del Consejo de Redacción de la *Revista de Historia Ferro-*

*viaria*, donde asiduamente publica sus trabajos de investigación. Su actividad investigadora se ha materializado en la publicación de 50 libros y más de un centenar de trabajos de investigación, realizados individualmente o en colaboración con destacados autores del panorama ferroviario español.

**Zapirain Karrika, David**

Deustoko Unibertsitatean Doktore (2007) *Gizarte kontrolaren aldaketak: poliziaren sorrera Gipuzkoan, 1688-1808* tesia tarteko. Historia sozialaren zein ondarearen gaineko interesa EREITEN Kultur Zerbitzuak enpresaren baitan egingen duen lanarekin tartekatzen du. Beste arlo batean, Farmazia Beltza argitaletxearen sortzaileetarikoa dugu.



## **IV. ANALYTIC SUMMARY**





**Achón Insausti, José Ángel** (Universidad de Deusto): **Integrar un espacio, conectarse al mundo: La evolución de las vías de comunicación en Vasconia entre los siglos XVI-XVIII.** (Integrating an area and connecting to the world: The evolution of communication routes in Vasconia between the 16th and 18th centuries). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 137-160

Abstract: The evolution of modern roads in Vasconia (16th to 18th centuries) was characterised by three transformations: a) the transition from a policy of maintenance to one of construction of new roads; b) the shift from the role of local institutions to that of genuinely territorial institutions – the provincial councils; c) the shift from an interest in the entries to and exits from the territories to a policy that prioritised their internal structuring.

Key-words: Roads, provincial council, territory, communication, enlightenment, first globalisation, Basque-Navarre provinces, road infrastructures.

**Agirreazkuenaga Zigorruga, Iñaki** (Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco): **Competencias forales en materia de carreteras en Araba, Bizkaia y Gipuzkoa.** (Regional competences with regard to roads in Araba, Bizkaia and Gipuzkoa). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 377-408

Abstract: The Historical Territories of the Basque Country have exclusive competences with regard to roads. However, the Common Institutions of the Basque Country approve their General Plan. With regard to its financing, the transfer of the A-8 in 1999 and the maintenance of its toll in Bizkaia and Gipuzkoa, at the end of the concession period, represents a different model but one that is incomplete inasmuch as there are motorways for use free of charge by light vehicles, when the normal situation would be that everyone pays for the use and maintenance of the roads (except those who pay the most now), establishing a maximum total monthly or annual payment threshold that is lower than the existing one. This should be done with coordination between the Historical Territories, in such a way that the roads are financed through tolls or fees, where all those who use them contribute in a balanced way.

Key-words: Roads, conflicts of competence, Historical Territory, tolls, heavy goods vehicle transport levies

**Alli Aranguren, Juan-Cruz** (Nafarroako Unibertsitate / Universidad Pública de Navarra): **Competencias forales en materia de vías de comunicación terrestre en Navarra: etapa de los convenios económicos y de la Ley Paccionada; Amejoramiento.** (Regional competences with regard to land communication routes in Navarre: stage of economic agreements and the Ley Paccionada (“Compromise Act”); Improvement). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 345-375

Abstract: The powers of Navarre in land communication routes have their origin in the institutions of the Kingdom of Navarre, recognized by the laws of 1841 and by the Organic Law 13/1982, as a historical right. Its legislative and executive history is presented in this article, in which a road network has subsequently been acted on, renewing and adapting it to the economic, social and technical needs, as well as organizational needs and the human, legal and planning resources applied.

Keywords. Land communications. Historical power. Historical law. Legislative regime. Resources.

**Aragón Ruano, Álvaro** (Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco): **Circulación de ganado y vías pecuarias en el País Vasco (español y francés) y Navarra durante la Edad Moderna.** (Circulation of cattle and livestock routes in Vasconia during the Modern Age). (Orig. es.)

In *Iura Vasconiae*, 18, 85-136

Abstract: The evolution of livestock herds throughout the Modern Age in the northern and southern territories of the Basque Country influenced the practices of livestock circulation and the network of livestock routes, forcing the former to be modified and the establishment of a clear delimitation of the latter, in the Mediterranean area since the end of the 15th century and the beginning of the 16th century, and particularly since the 18th century in the Atlantic area.

Keywords: Livestock, agriculture, Basque Country, Foral systems, free grazing, sunrise to sunset limitation, drovers' roads.

**Ayerbe Iribar, M<sup>a</sup>. Rosa** (Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco): **La regulación jurídica de los caminos en los ordenamientos históricos vascos (siglos XIII-XIX).** (The legal regulation of roads in the historical legal systems of Vasconia (13th-19th centuries). (Orig. es.)

In *Iura Vasconiae*, 18, 161-216

Abstract: This study analyses the origin and development of the legislation that regulated the roads of the three Basque territories of Spanish Vasconia

(Araba, Gipuzkoa and Bizkaia), both in terms of security and the establishment of their road infrastructure (opening, maintenance, cleaning, responsibility for their management, etc.) from the 13th century until the loss of the fueros in 1876. How the influence of Castilian Law in its early days, especially in matters of security, gave way to their own regulatory development, promoted by their territorial councils and the municipalities themselves in a similar and parallel way, until the institutionalisation of the fully matured systems of management throughout the nineteenth century.

Keywords: Roads, Paved roads Bridges, Pontoons, Foral systems, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia.

**Azkarate Garai-Olaun, Agustín e Ismael García-Gómez** (Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco): **Metodología arqueológica y análisis viario. El corredor de Armentia a Busturia como eje troncal de la red viaria vasca en las épocas antigua y medieval**. (Archaeological and road analysis methodology. The corridor from Armentia to Busturia as the backbone of the Basque Road network in ancient and medieval times). (Orig. es.)

In *Iura Vasconiae*, 18, 9-42

Abstract: In this article we propose a work methodology that with an archaeological focus and a markedly stratigraphic approach aims to add to the body of knowledge about the Basque Road network in the earliest times and for which there is a lack of written sources. The article begins with the explanation of the epistemological framework and then continues with a synthesis of the proposed method (called the Stratigraphic Road Deconstruction Method or MDEV) and ends with the case study of the Armentia/Busturia road corridor.

Keywords: Road network, Basque Country, Middle Ages, Antiquity, Landscape Archaeology, Methodology.

**Barcelona Llop, Javier** (Universidad de Cantabria): **Notas sobre el régimen jurídico del Camino de Santiago a su paso por el País Vasco (actualidad jurídica de una vía histórica)**. (Notes on the legal regime of the Camino de Santiago as it passes through the Basque Country (legal status of a historic route)). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 409-457

Abstract: This article offers an approach to the legal regime of the Camino de Santiago as it passes through the Basque Country, with special emphasis on Decree 2/2012, which is the main piece of regulation. However, it is necessary to place this provision in the broader context of the legal regime covering cultural

heritage, the regulatory framework to which the Camino de Santiago belongs regardless of the territory it crosses, both before and after the inclusion of the Jacobean routes in the UNESCO World Heritage List.

Keywords: Camino de Santiago, Physical cultural heritage, World Heritage, Legal regime of the Jacobean routes, Delimitation of the route.

**Marín Paredes, José Antonio** (Universidad de Deusto): **Los caminos en el medievo: la apertura de rutas comerciales en los territorios vascos.** (Roads in the Middle Ages: the opening of trade routes in the Basque territories). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 43-84

Abstract: The opening of medieval roads and trade routes in the Basque territories was part of the process of social organisation of the area occurring throughout the extensive medieval period. In this article we discuss how the gradual establishment of commercial activity in the medieval Basque territories contributed to their territorial configuration and to the establishment of lines of communication geared towards the main commercial route of medieval Europe: the sea.

Keywords: Social organisation of the area, territorialisation, lines of communication.

**Merino Malillos, Imanol** (Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco): **Senderos de Paz y Guerra. Los caminos en los itinerarios de las comitivas regias y el tránsito de tropas por las provincias vascas y el Reino de Navarra durante el Antiguo Régimen: usos y normas, significados e improntas.** (Paths of Peace and War. The roads in the itineraries of the royal entourages and the transit of troops through the Basque provinces and the Kingdom of Navarre during the Old Regime: uses and norms, meanings and impressions). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 245-291

Abstract: The geographical location of the Basque territories and Navarre, bordering on or close to the border with France, led to visits by both monarchs and soldiers throughout the Old Regime. But there was also another component that conditioned them. Their status as territories endowed with a particular legal framework, as well as their peculiar connections with the Crown of Castile, allowed both types of visit to acquire important meanings for the inhabitants and institutions of the four main territorial entities of Iberian Vasconia. In this article we analyse the logic followed in both types of transit, paying special attention

to the legal rules developed to regulate them, as well as the marks they left on the roads.

Keywords: Old Regime, Vasconia, border, royal visits, soldiers, transit.

**Olaizola Elordi, Juan José** (Burni bidearen Euskal Museoa / Museo Vasco del Ferrocarril Euskotren): **Los orígenes de los caminos de hierro en Vasconia.** (The origins of the iron roads in Vasconia). (Orig. es).

In *Iura Vasconiae*, 18, 293-344

Abstract: The railway is the most striking result of the Industrial Revolution. It brought together the two great achievements, the steam engine and the steel industry, and was essential for the transport of raw materials and manufactured products, while at the same time becoming the main driver of industrial demand. The initial delay of this means of transport in Vasconia was soon compensated by a notable development, resulting in one of the densest railway networks in Europe.

Keywords: Railway, Industrial Revolution, track gauge, steel industry, transport, mining, Vasconia.

**Zapirain Karrika, David: Euskal herriko bideak gure aroan: ikerketa berrirako ideiak.** (The roads of the Basque Country in our era: ideas for new investigations). (Orig. eus.).

In *Iura Vasconiae*, 18, 217-243

Abstract: The social meaning of roads is the focus of our analysis of the road-network during the Contemporary Age. In other words: we gave special significance to the social impact of highways. We tried to analyse society through the study of social conflicts in relation to contemporary roads. With the purpose of expanding social history, we collected direct testimonies and personal archives. In addition, we applied the theories and conceptual tools designed by Jason W. Moore to our case study. Our final aim is to expand current research making use of innovation methodologies.

Keywords. Roads, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Capitalocene, Deba-goiena, Biriatu.



## **V. NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE TEXTOS ORIGINALES**





## NORMAS DE UNIFORMIDAD PARA LA PRESENTACIÓN DE TEXTOS ORIGINALES EN *IURA VASCONIAE*

1. Los trabajos serán inéditos, por lo que no habrán sido publicados total ni parcialmente.
2. Fecha de recepción de originales: 30 de abril de cada año
3. Los textos deberán estar redactados en castellano, francés, euskera o en cualquiera de las lenguas de la comunidad científica internacional.
4. Todos los trabajos serán sometidos a la consideración del Consejo de Redacción de la revista y revisados por evaluadores externos.
5. Los originales deberán enviarse por correo electrónico a la dirección de la revista, con indicación del nombre del autor y el título del artículo.
6. La extensión máxima de los trabajos será de 40 páginas a espacio y medio. Todas las páginas estarán numeradas, incluyendo las de notas y gráficos.
7. En la hoja de portada se hará constar: título, nombre del autor o autores con dos apellidos y fecha de conclusión del trabajo, así como el correo electrónico y la filiación académica que se desea que conste en el artículo.
8. Los trabajos se acompañarán de un resumen indicativo que no excederá de 80 palabras. Se incluirá asimismo la mención de las palabras clave (no más de ocho).
9. Asimismo, se incluirá un breve currículum de un máximo de 10 líneas, que se incluirá en la sección *curricula* de la revista.
10. Para la correcta disposición del texto, se aconseja su división en partes perfectamente diferenciadas, empleando números romanos en los epígrafes principales y cifras arábigas en las demás (por ejemplo: I./1/1.1./2./2.2./2.2.1./3./ II./1...).
11. Las ilustraciones, gráficos, tablas, etc., se presentarán en soporte informático.
12. Las citas irán integradas en el texto cuando no pasen de dos líneas. Para citas más extensas se aconseja emplear un cuerpo menor, separándolas del párrafo y en líneas sangradas.
13. Las notas se numerarán de forma correlativa y se ubicarán a pie de página.

14. El artículo se acompañará de un apartado final que recopile la bibliografía citada.
15. Se seguirán las siguientes normas de referencias bibliográficas (ISO 690, ISO 215):

### 15.1. Libros

APELLIDOS, Nombre del autor, *Título: subtítulo*. Traducido por Nombre Apellidos; revisado por Nombre y Apellidos [otros responsables secundarios], Ciudad: Editorial, año, núm. de edic., núm. de páginas o número de vol. si se trata de varios volúmenes.

*Ejemplo:* ALLI ARANGUREN, Juan-Cruz, *La Cooperación entre la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Comunidad Foral de Navarra*, Donostia-San Sebastián: Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, 2004.

### 15.2. Artículos y números monográficos en publicaciones periódicas

APELLIDOS, Nombre del autor, Título del artículo. Nombre y Apellidos de responsables secundarios, *Título de la publicación*, Localización del artículo [número, año, páginas].

*Ejemplo:* HERRERO DE MIÑÓN, Miguel, Derecho histórico frente al nuevo Derecho natural (constitucionalismo y foralidad), *Iura Vasconiae. Revista de Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia*, 9 (2012), pp. 9-32.

### 15.3. Contribuciones a libros

APELLIDOS, Nombre, Título del artículo. En Apellidos, Nombre (ed.) [si es el caso, dir., coord., etc.], *Título del libro*, Ciudad: Editorial, año, páginas.

*Ejemplo:* ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, Gonzalo, El Diccionario en la trayectoria del trabajo científico de la Academia. En *Diccionario Geográfico-Histórico de España por la Real Academia de la Historia. Sección I. Comprende el Reyno de Navarra, Señorío de Vizcaya, y Provincias de Álava y Guipúzcoa. 1802. Edición digital y base de datos interactiva*, Donostia-San Sebastián: Fundación para el Estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, 2005, pp. 11-18.

#### 15.4. Actas de congresos y reuniones

APELLIDOS, Nombre, Título de la contribución individual. En Apellidos, Nombre (ed.) [si es el caso, dir., coord, etc.], *Título de las actas* [incluyendo lugar y año], Ciudad: Editorial, año, páginas.

*Ejemplo:* CELAYA IBARRA, Adrián, Bibliografía sobre Derecho Civil vizcaíno. En TAMAYO SALABERRIA, Virginia (edit.), *Jornadas sobre el estado de la cuestión del Derecho Histórico de Euskal Herria (San Sebastián, 20-21 diciembre 1993) / Euskal Herriko Zuzenbide Historikoaren Kuestioaren egoerari buruzko ihardunaldiak (Donostia, 1993ko abenduaren 20-21ean)*, Donostia/San Sebastián: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea. Instituto de Derecho Histórico de Vasconia/Euskal Herriko zuzenbide historikorako Institutua, 1996, pp. 123-134.

#### 15.5. Citas bibliográficas en notas

La nota debe contener la referencia completa, seguida de la página (p.) o páginas (pp.) de la cita.

El nombre del autor debe ir abreviado (Ejemplo: GILISSEN, J.).

Las sucesivas citas del mismo libro o artículo se harán de modo abreviado (sólo un apellido en mayúsculas y algún elemento del título que permita reconocerlo) y con los elementos separados por comas (Ejemplo: GILISSEN, J., *Introduction historique*, p. 329).

Las sucesivas citas pueden relacionarse con la primera cita de la misma obra (Ejemplos: GILISSEN, J., *op. cit.*, p. 329; *Ibid.*, p. 329).

#### 15.6. Citas de publicaciones electrónicas

Las publicaciones electrónicas se citarán indicando la URL, tras la que se indicará, entre paréntesis, la fecha de consulta.

*Ejemplo:* *Iura Vasconiae publica una obra colectiva sobre los Fueros de Estella y San Sebastián.* <https://www.iuravasconiae.eus/es/content/iuravasconiae-publica-una-obra-colectiva-sobre-los-fueros-de-estella-y-san-sebasti%C3%A1n> (Consultado el 11 de octubre de 2021).

16. Las primeras pruebas de imprenta se remitirán a los autores. Dispondrán estos de un plazo de 10 días para devolverlas con las erratas corregidas, sin añadir modificaciones.



El número 18 de *Iura Vasconiae* se acabó  
de imprimir en mayo de 2022.























