

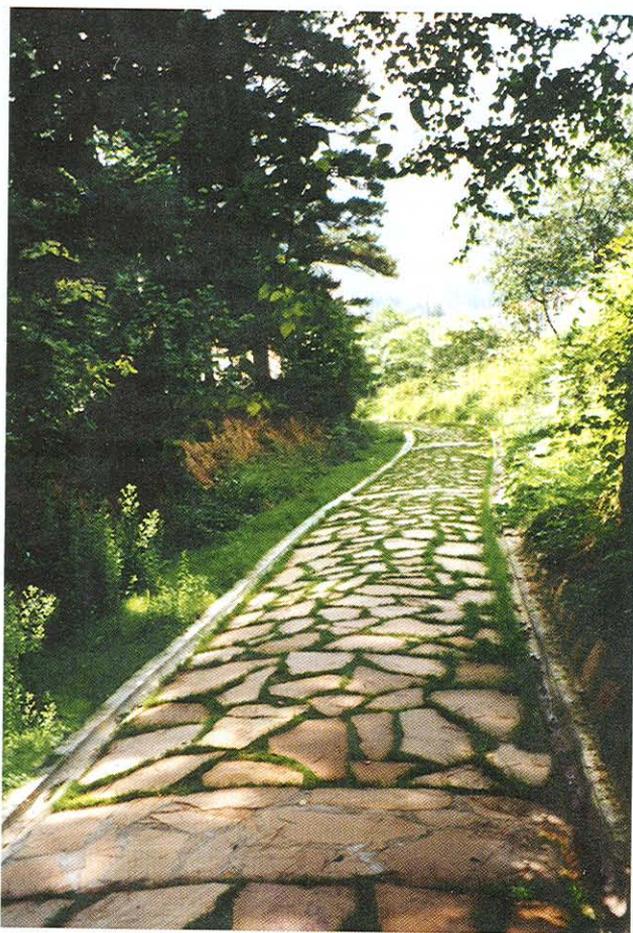
CAMINO REAL

ERMUA - MARKINA



AYUNTAMIENTO DE ERMUA
AREA DE MEDIO AMBIENTE





BIBLIOGRAFIA

- Marcelino Onaindia: *"Ermua: Carta de fundación de la villa"* y otros datos de interés. Dos Tomos.
Rafael López, et all: *"Historia de Euskalerrria"*.
César González Mínguez - *"El Portazgo en la Edad Media"*.
H. TAINE: *"Voyage aux Pyrénées"* (1860)

H

Hacia 1920 la Diputación de Bizkaia construye la carretera Ermua-Trabakua, siguiendo la ribera del río Hambre. A partir de estas fechas, se abandona definitivamente el Camino Real como única ruta de tránsito hacia Markina. Pasa entonces a convertirse en un simple camino rural que va alcanzando progresivamente un deterioro irreversible.

Atrás queda un pasado histórico que a lo largo de los siglos fue ruta comercial y religiosa por la que se transportaban los restos mortales de ciudadanos influyentes que serían enterrados en la Colegiata de Zenarruza.

Cuando el Ayuntamiento decidió rescatarlo del abandono y el olvido, su estado de conservación era pésimo; nadie que desconociera su existencia lo identificaría con un pasado de esplendor.

La restauración de la ruta, en un recorrido de seiscientos metros, es la máxima longitud que nos ha permitido la configuración actual del espacio por el que discurre.

El trazado actual se superpone al histórico, pero su destino es muy diferente. Se trata de un camino abierto para el paseo, por el que no se permite la circulación de ningún tipo de vehículos.

Tiene una anchura uniforme de dos metros, jalonado por sendas cunetillas a ambos lados de

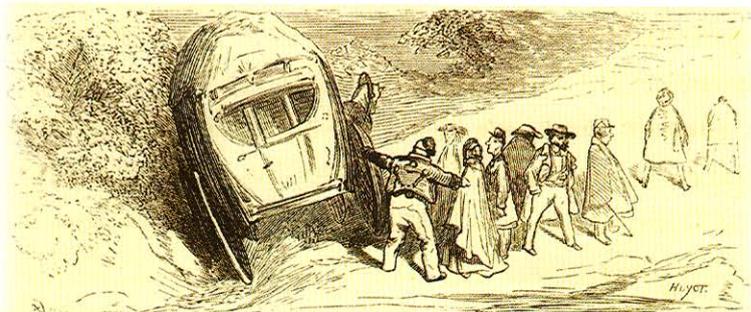


unos veinticinco centímetros cada una; enchachado en piedra irregular de caliza amarilla, procedente de Tarragona. Tiene un ligero abombamiento en el centro, como las antiguas calzadas. Asentada la piedra sobre lecho de tierra vegetal mezclada en proporción de tres partes de tierra vegetal y una de arena, llevará un césped que brotará entre las juntas de la piedra.

Ambos accesos al camino se arrancan con muretes aplacados en piedra al objeto de destacar su singularidad.

Finalmente, junto a la entrada del acceso principal al camino, en Betiondo, se reproducirá un antiguo monolito en piedra de silleria, rematado por una pequeña cruz de hierro.

Queda así recuperado de las páginas olvidadas de la pasada historia local, un vestigio de la que fué otrora, vía principal de comunicación. Paso obligado de mercancías de la costa al interior y viceversa. Ruta de peregrinaje hacia Santiago como uno de los múltiples caminos de la costa y paso preferente a Zenarruza, lugar de poderío e influencia religiosa durante siglos, en la zona. ¡Larga vida, al nuevo camino!



EL CAMINO REAL, ERMUA-MARQUINA

A lo largo de la Edad Media, Ermua fue una Villa de obligado descanso para peregrinos y comerciantes en la "ruta de la costa" camino de Santiago. Son numerosos los símbolos que lo atestiguan, incluyendo la advocación al Santo Apostol, de su iglesia parroquial. Contó con posadas, incluso con una dependencia junto al manantial de S.Pelayo, que hizo las veces de hospital donde se curaban dolencias de la piel, incluida la sarna, tan extendida en aquellos tiempos.

Fue paso obligado hacia la abadía de Zenarruza y hacia el valle del Duranguesado.

Primero, fue "camino de herradura", es decir, de reatas de mulas que transportaban cargas. No será hasta el S.XVIII en que se convierte en camino real, permitiendo el tránsito de carros y carrozas, como aquellas que la nobleza del Bajo Deba dirigía hacia Zenarruza para enterrar a sus muertos. El S.XIX (año 1875) trae la decadencia y abandono del viejo camino real, a raíz de la construcción de la nueva carretera Ermua-Aranguizgana (Trabakua).

Deseamos, que 1996 constituya una fecha histórica que recupere la gloria de una vieja ruta espiritual y comercial. Es la hora de la nostalgia.

Las Calzadas

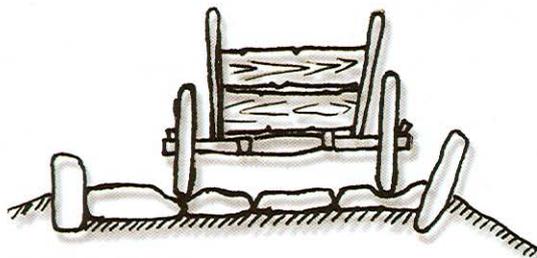
Calzada: camino empedrado y ancho.

Los romanos fueron unos prestigiosos constructores de calzadas. Las calzadas imperiales formaban un conjunto orgánico destinado a abarcar la totalidad del imperio. En la península ibérica, la red descrita por el itinerario antonino (S.III) comprende un total de 9.000 Km., de vías principales, a los que habría que sumar unos 20.000 Km, de calzadas secundarias.

La sección tipo de la calzada romana, cuya profundidad de afirmado podía alcanzar un metro, es la siguiente: una capa de cimentación de piedras planas (statumen) cubierta por una capa de grava (rudus) una capa de piedras machacadas trabadas entre sí con cal grasa (summun dorsum).

En la edad media, y hasta el S.XVIII, las calzadas no pasaron de ser simples pistas más o menos empedradas.

Por lo general, la resistencia del terreno sobre el que se apoya la calzada y la de los distintos asientos es muy sensible a las variaciones del contenido en agua que se producen periódicamente. Una condición esencial para que una calzada se mantenga en buen estado de conservación es que su drenaje, (mediante cunetas, zanjas de material absorbente) esté perfectamente asegurado.



CALZADA ROMANA

Existen de antiguo referencias a rutas o calzadas romanas y medievales, pero no tantas que hagan alusión a su forma constructiva. Así, en la ruta jacobea Bayona-Burgos que tuvo un paso obligado por el Túnel de San Adrián, paso natural de la escabrosa Guipúzcoa a la llanada alavesa, se dice que dicha calzada estaba formada por hileras exteriores de lajas hincadas verticalmente en el suelo y otra central, a modo de nervio, rellenas de grava y cascajo y que a intervalos regulares presentaba desagües transversales de piedra.

Este método constructivo, al que se alude en el S.XVI, no se diferencia gran cosa de las rutas visigóticas conservadas en la Alta Edad Media, legado a su vez del entramado de vías secundarias del imperio romano. Esencialmente, la orografía y condiciones del terreno aconsejan en cada caso la pavimentación o "calzado" de las mismas.

En la Península Ibérica, la red de calzadas se desarrolló a partir del S. II. Esta red impulsó el comercio interior en la Península, hasta entonces inexistente. Aunque algunas vías fueron degradándose con el tiempo, otras alcanzaron mayor importancia de la que habían tenido con los romanos. Así la ruta que desde Logroño pasaba por Pamplona y Roncesvalles hasta Burdeos, se convirtió en el S.XI en parte fundamental del Camino de Santiago.

Aunque en el S.XV se realizaron algunas mejoras en los caminos y puentes, las antiguas calzadas romanas, o el lugar por donde habían transcurrido subsistieron hasta que la ordenación de caminos, dada por Felipe V en 1718, dispuso un nuevo sistema de comunicaciones, de disposición radial, con eje en Madrid.

Caminos Reales

La definición de camino real o capdal, es la ruta construída por el Estado que ponía en comunicación poblaciones de cierta importancia, al objeto de facilitar e impulsar el comercio interior.

Muchos de estos caminos, aprovecharon el trazado de las antiguas calzadas romanas y visigóticas. Los caminos reales permitían el transporte en carro, como una superación de los "caminos de herradura", sólo practicables por las reatas de bestias de carga, comunes en las zonas montañosas.



El Fuero General de Navarra, hacía una clasificación de tres tipos de caminos:

- **Caminos reales**, que constituían las grandes arterias de comunicación propiciando el comercio interior.
- **Caminos públicos**, tenían carácter provincial y facilitaban la comunicación entre pueblos.
- **Senderos vecinales**, rango inferior que enlazaba aldeas y caseríos.

Durante los siglos XVI y XVII se llevaron a cabo mejoras de las viejas calzadas y caminos, pero no será hasta comienzos del S.XVIII en que se realicen mejoras sensibles en el piso y anchura de los caminos adecuándose a la demanda de las nuevas rutas comerciales.

"Las nuevas carreteras, tenían una capa de piedra de mampostería, al estilo de las viejas calzadas, cubiertas de cascotes menudos y losas a los lados. Su costo de financiación era elevado. Cada pueblo corría con los gastos de mantenimiento del tramo correspondiente a su jurisdicción".



En la zona montañosa, el transporte se realizaba fundamentalmente a lomos de mula. El **mandazai**, era el hombre que dirigía las mulas, y se denominaba **mandobides** a los caminos escabrosos por excelencia.

"En el Siglo XVIII se generalizó el uso del carro. Había distintos tipos de carros. Se recomendaban los de rueda ancha, porque deterioraban menos los caminos que los carros chillones de llanta estrecha. La gente viajaba en carromatos llenos de mercancías, al lado de los arrieros".

El Portazgo

Impuesto medieval indirecto de tránsito. El portazgo, derivado del *teloneum* romano-visigodo, fué denominado *portaticum* en la alta edad media. Tenía el doble carácter de impuesto de tránsito (gravaba la circulación de mercancías, animales o personas) y de impuesto sobre las transacciones que se hacían en los mercados; era percibido por los portazgueros en beneficio de los reyes o de los señores feudales a los que el monarca había cedido su percepción, y, en general, se cobraba en la puerta de las poblaciones.

De la recaudación del portazgo se encargaban los porteros, teloneros o portazgueros, al tiempo que se advertía a quienes ocuparan dicho cargo que no deberían cobrar más de lo que les correspondía por derecho, prescribiéndoles también una moderada forma de actuación con aquellos mercaderes que trataran de eludir el pago del portazgo.

Uno de los procedimientos habituales de recaudar el portazgo era el hospedaje u *ostalagium*. El comerciante itinerante, que ha de buscar alojamiento o posada en cada uno de los lugares que recorre, paga el portazgo entregando un tercio de su cuantía al posadero en concepto de hospedaje y los dos tercios restantes al *palatium*, es decir, la Corte regia o Señorial.

Alfonso X (1260) considera en el "*Código de las Siete Partidas*", el portazgo como un impuesto de tránsito que afecta a las mercancías que se llevan a vender. Se paga, tanto a la entrada como a la salida del reino y dentro de éste, en los lugares de paso obligado donde están establecidos los puestos de pago. El portazgo es un verdadero impuesto aduanero o fronterizo, definidor del ámbito de la soberanía política, por el que se pagaba la octava parte (12,5 por 100) del valor de las mercancías.

El castigo para los infractores era la pérdida de la mercancía ocultada con ánimo defraudatorio, salvo cuando se trataba de un caballero, en cuyo caso sólo se le cobraba la parte correspondiente no declarada, pero sin confiscarle la mercancía.

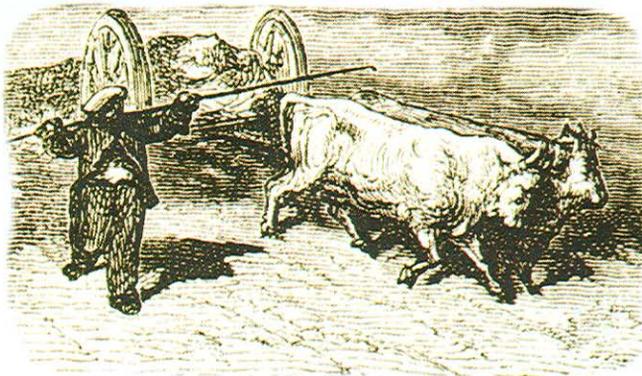
Solía ser frecuente, que los mercaderes se separaran de los itinerarios establecidos jaloados por puestos de portazgo, lo que equivalía a andar "descaminados". Este procedimiento añadía nuevos riesgos a una profesión ya de por sí arriesgada, pues la seguridad de los caminos paralelos era mucho menor, por los frecuentes atracos.

Concesión de exención de portazgo a Ermua

En 1372 el Señor de Vizcaya, que era entonces el infante don Juan, hijo y sucesor de Enrique II, concedió a sus vasallos de la Villa de Ermua la exención del portazgo en todo el Señorío de Vizcaya.

"Otro si mando que sean quitos los mis basallos de Hermua en todo el Señorío, e en todos los mis logares de portazgos e treintazgos e de oturas e enmiendas e de peaje e de fonsadera e de recuaje e de todas las otras cosas que trugeren o llevaren, también por mar como por tierra, salvo el peaje de la vena que retengo para mí".

J.R. de Iturriza, "Historia General de Vizcaya", Vol.II p.229.



Ermua en el "Camino de Santiago"

El "camino de la costa", recorría Guipúzcoa por el litoral, y desde Deba penetraba hasta la colegiata de Zenarruza. La colegiata fue uno de los primeros enclaves cristianos en suelo vizcaíno, manteniendo su primacía durante siglos. Llegó a ser sede del tribunal de la Inquisición. Los historiadores, dan la fecha de 1380 como fundación de esta abadía. De Zenarruza bordeando el monte Oiz, se dirigía el camino hacia Etxano y Larrabetzu. Alcanzaba el valle del duranguesado a través de Zaldívar. La villa de Ermua, pudo perfectamente ser lugar de descanso de las etapas a cubrir por peregrinos y comerciantes.

Historia reciente

En el S.XVIII surge la idea de unir Durango con Otxandiano. Más tarde se consigue que este camino tenga prolongación hasta Eibar. En 1782, Ermua solicita que dicha ruta pase por el centro de la villa, comprometiéndose a pagar la parte que le correspondiera. Las mercancías transportadas eran básicamente: trigo, aceite, jabón y cebada, proveniente de Castilla, Andalucía, Rioja y Alava. En sentido inverso, circulaban, todo tipo de pescados frescos y en escabeche, así como herramientas.

Hacia 1875 se construye la carretera Ermua - Aranguizgana, que enlazará con la de Markina a Berriz, poco antes del alto de Trabakua. Es entonces, cuando el viejo camino real pierde su hegemonía, en favor de las nuevas vías de comunicación, acusando un abandono y deterioro progresivo, hasta el olvido actual.

En 1856, se publica en Durango un Reglamento de circulación, a observar por carreteros y arrieros, en los siguientes términos:

REGLAMENTO

"que deberán observar todos los carreteros y arrieros que transiten por el Camino Real de la Vereda de Emma, así como el cobrador del peaje de la única cañena bajo de las penas que se expresarán en los capítulos siguientes:

- 1.º Ningún carretero amarrará maderas, piedras ni otra cosa bajo la multa de veinte reales.
- 2.º Todo carretero, que abandonase la yugada y carro á su discreción, y volcase ó quebrase con el carro algún guarda-muebles, costeará en el primer caso la recolocación, y en el segundo la colocación de otro nuevo.
- 3.º Tampoco podrá dejarse en el camino ningún carriage cargado ni vacío bajo la multa de ocho reales.
- 4.º Los arrieros y carreteros que pasen á la par: así como los que estovieren á los peñones el paso por la criteria, sufrirá la multa de ocho reales.
- 5.º Los conductores de recuas y carriages de todas clases dejarán libre la mitad del camino en su ancho para no emborronar el tránsito á los de la misma clase que lleven la dirección opuesta; y toda vez que unos y otros se encruentaren en un punto, marcharán arriándose cada cual á su respectivo lado derecho bajo la multa de ocho reales.
- 6.º No podrá un solo conductor llevar recua que pase de siete caballerías bajo la multa de cuatro reales por cada una que exceda de aquel número.
- 7.º El cobrador del peaje soltando de día la cañena la retirará á uno de los extremos de la criteria bajo la multa de ochenta reales por cada vez que depare de hacerlo.
- 8.º El cobrador referido tendrá encerrado el jornal de la casa en todo el año desde que empieza á mochechar hasta que amanezca bajo la multa de veinte reales por cada vez que depare de hacerlo, y entregará á la conclusión del remate el expresado jornal y todos los demás enseres de cañenas y demás en el estado que los hubiere recibido.
- 9.º El mismo cobrador deberá poner el amarral fijado en una tabla por la parte exterior de la casa durante el día y recogerlo de noche para de diez ducados de multa por cada vez que se espereamente la falta.
- 10.º Que el expresado cobrador ha de tener una cama para alojamiento de los Peones Camineros todas las veces que les conviere permanecer en dicha casa.
- 11.º Cualquiera se halla facultado para denunciar la contravención ante el Alcalde del Pueblo mas inmediato, el que haciendo efectiva la multa entregará la mitad al delator y remitirá la otra mitad á la Tesorería de Caminos con razón expresiva del sujeto multado y motivos de su imposición.
- 12.º Todos los pasajeros con carro ó caballerías se arreglarán en el pago al siguiente:"

ARANCEL

" Por cada carriage de cuatro ruedas y carronatos de dos tirado por cinco caballerías, nueve reales.

Por cada carriage de dos ruedas, con esclusión de carronatos, tirado por dos caballerías, seis reales

NOTA. Por cada caballería que siba ó baje del número señalado se aumentará ó disminuirá medio real.

Por cada carro volante tirado por una yunta de bueyes, tres reales.

NOTA SEGUNDA. Por cada pareja que lleve de mas un real.

Por el carro del país de llanta ancha y clavo embutido tirado por una yunta de bueyes, dos reales y ocho mrs. (naranjuelis).

Por dos carros tirados por una yunta, tres reales y doce mrs. (naranjuelis).

Por dos carros tirados por dos yuntas, cuatro y medio reales.

Por un carro de llanta de fierro tirado por dos caballerías, tres reales.

Por el carro de llanta mas estrecha que tres pulgadas y clavo prominentemente tirado por una yunta cuatro y medio reales.

Por dos carros de esta clase tirados por dos yuntas, nueve reales.

Por dos carros de la misma clase tirados por una yunta, seis y tres cuartillos reales.

NOTA TERCERA. A los coches y galeas de cuatro ruedas, y á los carronatos de dos que tuvieren llanta mas estrecha que tres pulgadas, se aumentarán dos reales por tránsito y á los carros volantes y calcares un real.

Por cada caballería mayor cargada ó de vacío aunque sea cerril doce mrs. (naranjuelis).

Por la caballería menor que es el burro y ganado vacuno sueldo seis mrs.

Por cada cabeza de ganado lanar y de cerda, tres mrs.

Se exceptúan del pago los ganados de las casas inmediatas á la cañena que voyan al pasto ó bebederos, como tambien los carros y caballeros de los vecinos de los catorce pueblos que transitan conduciendo de uno á otro pueblo sus leñas, carbones, frutos, frutas, basuras, cales, piedras y maderas con tal que todos estos artículos sean producidos en terreno de los mismos pueblos y se conduzcan para consumidos en ellos, ó para emplearlos en edificios que se levanten dentro del término de su jurisdicción, advirtiéndose que gozarán de esta exención solamente los carros y caballerías que se empleen exclusivamente en estos transportes y no los que lleven viage mas largo.

Tampoco se exigirá peaje, de los carros y caballerías que se empleasen en conducir piedra, cal, arena y demás necesario para la construcción y reposición de los caminos de esta Empresa, y se prohíbe que se ocupen en estos trabajos carros de llanta estrecha para de ocho reales por cada vez.

Se exceptúan tambien del pago, los carriages y caballerías que se ocupen en el servicio militar de cualquier clase que sean siempre que sean hecho el servicio en concepto de bagages, y la artillería, cureñas, jirgones, coches, verifinas y toda clase de carriages propios de militares siempre que viagen en comisión del servicio Nacional.

Quedan tambien exceptuados los carriages y caballerías de los indios de la Ilina. Diputación General, los del Director, Arquitecto y Secretario de la Empresa, y los del Médico de esta villa y Cirujano de Mañanara. Tambien se exceptúan del pago los buyes que se lleven á errar á Mañanara y Durango, pero si habiéndolos pasado con este pretesto se justificase que ha sido para vender u otro objeto se les exigirán dos ducados de multa á beneficio del rematante.

Se impone la multa de ochenta reales para el cadenero á cualquiera que por sustracción del pago se haldase del camino por puntos estraviados. Durango Setiembre 2 de 1856."