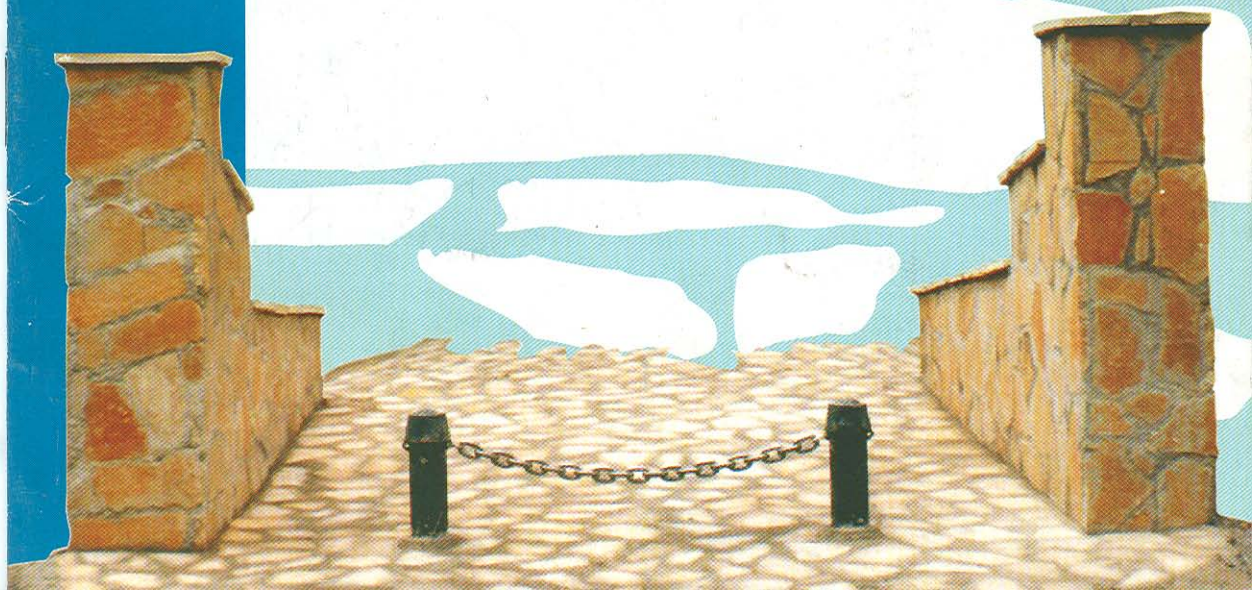


ERRET BIDEA

ERMUA - MARKINA



ERMUKO UDALA
UDALEKO INGURUGIRO SAILA





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)

U

1920 urtean Bizkaiko Foru Aldundiak Hambreko erreka-aren ondotik dihoan Ermutik Trabakurako bidea egin zuen. Harrez gero, Markinara zihoan Erret Bidea bertan behera utziko da. Bertan behera uzte horren ondorioz nekazal bide bihurtu zen berriz ere, apurka-apurka alperrik galduz. Gainbeherak mendeetan merkataritzarako eta gai erlijiosoetarako bide historikoa izandakoaren sena atzean uztea suposatu zuen. Erret Bideetik biztanle ospetsu eta aberatsen gorpu asko eraman izan ziren Zenarruzako kolegiatara lurra ematera.

Udaletxeak Erret Bide izandakoa berreskuratzea erabaki zuenean bidea oso gaizki zegoen; bide horren berririk ez duen norbaitek inondik inora ere ez luke garai ospetsu harekin identifikatuko.

Berreskuratutako zatiak seiehun metroko ibilbidea du, gaur eguneko bideak hartzen duen lurzatiak eman duen luzerarik handiena baita hori. Egungo bidea bide historikoaren gainean jarri da, bataren eta bestearen helburua erabat ezberdinak izanik. Gaurko bidea pasibide bat da eta ez dago baimenduta inolako ibilgailurekin ibiltzea.



Bideak bi metrotako zabalera eta hogeitabost zentrimetrotako arekak (kUNETAK) ditu pasibide guztian zehar. Bidea Tarragonatik ekarritako kararri irregularrak eta oriz jantzita dago. Bide erdian altuera handiagoa du, aintzinako galtzaren tankerara. Harriak lur begetalezko -hiru zati- eta hareazko -zati bat- oinarriaren gainean asentatuta daude. Bidean harri-artean utzitako espazioan belarrak irtengo du.

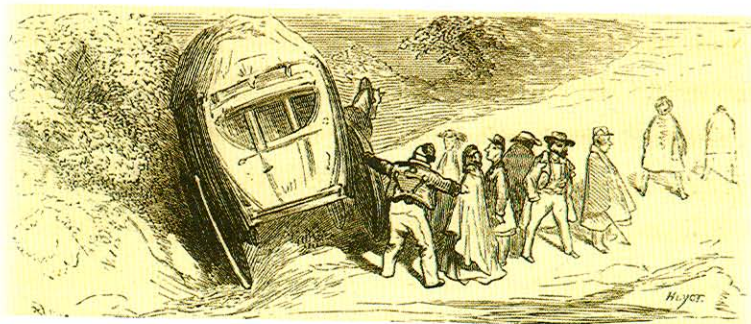
Bideak hala sarreran nola irteeran harriz estalitako hormatxoak ditu, bere berezitasuna nabarmentzeko.

Azkenik, Betiondon, sarrera nagusiaren ondoan, silarrizko harriz egindako eta burdinezko gurutzea

duen aintzinako monolito bat jarriko da.

Lan horiekin herriaren historian ahaztuta zegoen pasarte bat berreskuratu dugu, aintzina komunikaziorako bide nagusia izandakoaren arrastoa. Kostaldetik barnekaldera eta barnekalde-etik kostaldera, merkantziak eramateko nahitaez pasa behar zen bidea. Santiagorantz joaten ziren erromesen bidea zen; kostaldera joateko bide ugarietako bat eta Zenarruzara, mendeetan zehar handia eta erlijio asuntuetan eragin handikoa izandako herrira joateko bide nagusia.

Bide berria bizi bedi urte luzez!



ERMUA-MARKINA ERRET BIDEA

Erdi Aroan "kostaldeko bidetik" Santiagorantz joaten ziren merkataria eta erromesentzat atsedean hartzeko herri bat izan zen Ermua. Ikur ugari geratu zaizkigu egoera haren lekuko, bertako eliza Apostolu Santuari dedikatutakoa izatea kasurako. Ermuak ostatuak ezezik ospitale antzeko bat ere izan zuen azalaren gaitzak sendatzeko, zaragarra barne, garai hartan hain hedatua zegoena. Aipaturiko ospitale hori San Pelaioko iturburuaren ondoko gela batean zegoen. Zenarruzako abadexerantz eta Durangalderantz joaten zirenentzat Ermua nahitaezko pasabidea zen.

Hasiera baten, ibilbidea 'burdinezko bidea' zeritzana izan zen, hau da; mandoekin zamak garraiatzen zituzten gurdientzako bide bat. XVIII. mendera arte bide hori ez zen erret bidea izango. Geroago pertsonak garraiatzeko zaldigurdi eta karrozak ere erabili zituzten, Deba Beheko nobleak hildakoak lurperatzeko Zenarruzara joaten zirenean erabiltzen zituztenak adibidez.

XIX. mendean (1875. urtean) Ermua-Arangizganako (Trabakua) bide berria zabaltzearekin erret bidearen gainbehera eta baztertzea etorri zen. 1996. urtea data historiko bihurtzea nahi dugu, merkataritzako eta gai erlijiosoetako bide zahar huraren aintzarako. Gogora ekartzeko une aproposa da.

Galtzarak

Galtzara: harriz egindako bide zabala da.

Erromatarrek galtzadak egiten apartekoak ziren. Inperio erromatarreko galtzadak inperio osoa barne hartzeko egitura garrantzitsu bat osatzen zuten. Penintsula Iberikoan ibilbide antoninoak (III. mendea) zabaldutako bide-nagusien sareak 9.000 km. tako luzera du, bigarren mailako galtzaratan dituen beste 20.000 kilometroez gainera.

Galtzara erromatarren sekzioa aztertuz gero honela egiten zituztela ikus daiteke: zimentaziorako harri lauak lehenik (statumen), harri-kizkirria bigarrenik (rudus) eta kare koipetsuaz elkarren artean lotutako harri txikitak azkenik (summun dorsum). Galtzarak batzutan metro baterainoko sakontasuna izaten zuen.

Erdi Aroko galtzarak harriekin egindako pista batzuk besterik ez ziren eta horrela izan zen XVIII. mendera arte.

Orokorrean, urak galtzarari eusten dion lurzatian eta asentamendu ezberdinetan eragina izaten du eta uraren eraginaren arabera bere erresistentzia aldakorra izaten da. Galtzara ongi mantentzeko nahitaezko baldintza izaten da drenaje ona (kuneten edo materiale surgagariz beteriko zangen bitartez) edukitzea eta hori ongi asentatua egotea.

Aspaldidanik galtzara erromatarrei edo Erdi Aroko bideei buruzko erreferentzia ugari ditugu, nahiz eta bideak egiteko



moduari buruz aipamen gutxi batzu besterik ez izan. Hori horrela, Baionatik-Burgoserako bide xacobeoari buruz - Gipuzkoa menditsutik Arabako lautadara pasatzeko bide naturala- San Adrianeko tuneletik nahitaez pasa behar zuenari, esan ohi da kanpokaldetik lurreen tente sartutako harlauz osatuta zegoela. Bidearen erdian harri-kizkirriz betetako beste harlauza bat zuen, bide ertzean zeharka jarritako harrizko ur-hustubideak zituen.

XVIII. mendean bideak egiteko modu hori Erdi Aro Garaitik gorde diren ibilbide bisigotikoetan erabilitakoaren oso antzerakoa da, hain zuzen inperio erromatarreko bigarren mailako bideetatik jasotakoa. Azken batean, orografiak eta luraren egoerak adierazten dute ibilbideak behar duen zoladura mota.

Peninsula Iberikoan II. mendetik aurrera garatu zen galtzara sarea. Sare horrek ordura arte ez zegoen barne markataritza bultzatu zuen Penintsulan. Denborarekin ibilbide zenbait alperrik galdu ziren arren, beste batzuk erromatarren garaian baino garrantzitsuago bilakatu ziren. Hori gertatu zen hain zuzen ere Logroñon hasi, eta Iruñatik eta Orreagatik igaro ondore Burdeoserainoko ibilbidearekin, XI. mendean Santiagorako bidean oinarritzko zati bihurtu baitzen.

XV. mendean zubi eta ibilbideetan hobekuntzak egin baziren ere, aintzinako galtzara erromatarrek iraun egin zuten Felipe V.k, 1718. urtean, ibilbideen ordenazioa eta komunikazio sistema berria ezarri zituen arte. Felipe V.aren sistema hori erradiala izan zen eta ardatza Madrilén eduki zuen.

Erret bideak

Erret bidea, definizioz, Estatuak herri handi eta garrantzitsuen artean merkataritza bultzatzeko xedez egindako bidea da.

Horietako bide asko, galtzara erromatar eta bisigotikoez urratutako bideen gainean zabaldu ziren. Toki menditsuetaiko burdin-bideetan ez bezala, Erret bideetan idi-gurdiez gain zaldi-gurdiak ere ibili zitezkeen.



Nafarroako Foru Orokorrak hiru motatako bideak sailkatzen zituen:

- **Erret bideak:** komunikazio biderik garrantzitsuenak ziren eta barne merkataritza ahalbideratzen zuten.
- **Herri bideak:** probintzi barrukoak ziren eta herrien arteko komunikazioa ahalbideratzen zuten.
- **Auzoetako bide-zidorrak:** herrixkak eta baserriak lotzen zituzten behe mailako bideak ziren.

XVI. eta XVII. mendeetan galtzara eta bide zaharretan hobekuntzak egin baziren ere, XVIII. mendearen hasiera arte ez zen aldaketa gehiegirik egin bideen zoladuran eta zabaleran. Aldaketa horiek, orduko merkataritza bideen beharrei eta eskariei egokitu ziren.

"Errepide berriek, galtzara zaharren tankerara, manposteria harritzko geruza bat zuten, harrikoskorrez estalitakoak eta alboetan losak zituztenak. Errepide horiek egitea garestia izaten zenez, herri bakoitzak bere barrutiari zegokion bide zatiaren mantenuaz arduratu behar izaten zuen."



Leku menditsuetan garraioa mandoen bitartez egiten zen batez ere. **Mandazaia** esaten zitzaion mando-gidariari eta **mandobideak** aldiz, oso kaxkarrak eta latzak ziren bideei.

"XVIII. mendean zaldi-gurdia erabiltzea ohikoa bihurtu zen. Zaldi-gurdi mota ezberdinak zeuden. Gurpil zabaleko gurdiak erabiltzea gomendatzen zen, gurpil hestudun gurdi zaratatsuak baino gutxiago izorratzen zutelako bidea. Jendea merkantzia betetako gurdietan joaten zen, mandazainaren ondoan..."

Bide-saria

Erdi Aroan zeharkako zerga bat ordaintzen zen bidetik igarotzeagatik. Bide-sariari, erromatarren eta bisigodotarren *teloneum*-etik eratorritakoari, *portaticum* deitzen zioten Erdi Aro garaian. Zerga horrek izaera bikoitza zuen: igarotzeagatik zerga bezala (pertsona, animala edo merkantzien garraioaren gaineko zerga) eta merkatuetan egiten ziren salerosketen gaineko zerga bezala. Zerga hori erregearentzat eta jauntxo feudalentzat biltzen zuten gizonak erregeak berak izendatutakoak izaten ziren eta, orokorrean, herrien sarreran kobratzen zen zerga.

Zerga-bilketaren ardura atezaintzaile edo legarkentzaileek izaten zuten. Kargu hori zutenei argi eta garbi adierazten zitzaien bidezkoa zena besterik ez zutela kobratu behar, eta bide-saria ez ordaintzeko ahaleginak egiten zituzten merkataria arinki zigortzeko eskumena ematen zitzaien.

Bide-saria kobratzeko modurik ohikoena *ostalgium*-a edo ostatua hartzearena zen. Merkataria ibiltariak, igarotzen zuen leku bakoitzean ostatu hartu behar zuenak, bide-saria ordaintzen zuen ostalariari heren bat ($1/3$) emanez eta gainerako bi herenak ($2/3$) *palatium*-ari utziz, hau da, Jauntxoari edo Errege Gorteari.

Alfonso X.ak (1260 urtea) "*Zazpi partiden Kodea*" deritzanean, saltzera eramaten ziren merkantziei bidea igarotzeagatik ordaindu beharreko zergatzat hartzen du bide-saria. Aipaturiko zerga erreinuan sartzerakoan, irtetzerakoan eta barnean nahitaez igaro beharreko lekuetan, ordain-tokietan, ordainduko da. Bide-saria aduana edo mugagatik zerga da bete-betea, soberanotasun politikoaren eremua zehazten duena. Bide-saria zela eta, merkantzia balioaren zortziren bat ($1/8$ edo ehuneko 12,5a) ordaintzen zen.

Arau hori urratzen zutenek jasotzen zuten zigorra izkutatutako merkantzia galtzea zen, izkutatzailea zalduna izaten zenean salbu, kasu horietan merkantzia kendu ordez aitortu gabe zeraman merkantziari zegokion zatia kobratu besterik ez baizitzaion egiten.

Bide-sariak kobratzeko postuz josita zeuden ibilbide arruntetatik aldentzea ohiko jokabidea izaten zen merkatarien artean. Jokabide horrek arrisku handiagoa zekarren merkatarientzat, bide paralelo horietan segurtasun eza nabaria baitzen bertan lapurketa ugari egiten zirelako.

Ermua bide-saria ordaintzetik salbuetsita utzi zutenean

1372. urtean Bizkaiko Jauntxoak, Juan infanteak, Enrique II.aren seme eta haren ondorengoa zenak, Bizkaiko Jaurerri osoan Ermutarrak bide-saria ordaintzeko beharretik salbuetsita utzi zituen. Jatorrizko testuak honela jasotzen zuen agindua eta bere hartan mantendu dugu, garaiko gaztelera zahararen idazkera, ortografia eta berezitasunak errespetatuz.

"Otrosi 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 Iturrizaren *"Historia General de Bizkaia"* bilduma, II. alea, 229. orrialdetik hartutakoa.



Ermua "Santiagorako Bidean"

"Kostaldeko bidea" zeritzanak Gipuzkoako itsas-bazterra hartzen zuen, eta Debatik Zenarruzako kolegiataraino sartzen zen. Zenarruzako kolegiata Bizkaiko lehen gunek kristaua izan zen, bere lehentasuna eta garrantzia mendeetan zehar mantenduz. Inkizizioko epaimahaiaren egoitza ere izan zen. Historiagileek diotenez, Zenarruzako abadetxea 1380. urtean sortu zen gutxi-gorabehera. Bidea Zenarruzatik Etxano eta Larrabetzurantz zihoan, Oiz mendia inguratuz. Ibilbidea Zaldibartik sartzen zen Durangaldean. Hori horrela, erromes eta merkatariek beren joan-etorrietan Ermuan hartzen zuten atseden.

Historia berria

XVIII. mendean Durango Otxandioarekin lotzeko erabakia hartu zen, beranduago, errepide hori Eibarreraino luzatuz. 1782. urtean, Ermuak errepide hori hirigune erditik pasatzeko eskaria egin zuen, zegokion ehunekoa ordaintzeko hitza emanaz. Garai hartan garraiatzen ziren merkantziarik garrantzitsuenak honako hauek ziren: Gaztela, Andaluzia, Errioxa eta Arabatik ekarritako garia, olio, xaboia eta garagarra. Aldiz, Euskaditik orotariko arrain fresko eta gezaldutakoak eta erremintak bidaltzen ziren.

1875. urtearen inguruan Ermua-Arangizganako errepidea egin zen Trabaku gaina baina aurrerago Markinatik Berrizera zihoanarekin bat egiten zuena. Geroztik, Ermua-Markina erret bideak bere lehentasunezko izaera galdu zuen apurka-apurka, komunikaziorako bide berrien mesedetan. Bidea baztertuta eta alperrik galduko zen, erabat ahaztua izateraino.