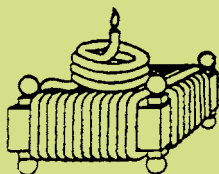

Año LII urtea

N.º 94. zk.

2020



CUADERNOS de Etnología y Etnografía de Navarra

SEPARATA

Reseña.

Camineros de Navarra.

*Semblanza de un oficio de
pico y pala*

Joxepe IRIGARAY

Sumario / Aurkibidea

Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra

Año LII urtea - N.º 94. zk. - 2020

ARTÍCULOS/ARTIKULUAK

Etxe izen zizelkatuak. Ageriko idazkunak etxeetan eta hilobietan Koldo Colomo Castro	9
Recardera, oficio de mujer Ricardo Gurbindo Gil	63
Aralar mugarriturik (1523-1857) Jose Luis Erdozia Mauleon	99
El leçayo, una soka-dantza del siglo XVI Ricardo Urrizola Hualde	135
El recuerdo público de una muerte política: historiografía periodística y etnografía de la ritualidad pública (José Luis Cano Pérez, 1949-1977) Kepa Fernández de Larrinoa, Karlos Irujo Asurmendi, Santiago Martínez Magdalena, Txuri Olo Gorriti, Cristina Saura Blanco	157
El Camino de Santiago en Navarra en 1971 a la luz de un informe para su mejora elaborado por la Dirección de Turismo, Bibliotecas y Cultura Popular Fernando Vega López	225
Reformulación del discurso significativo sociocultural en el entramado fortificado de la Línea P (Valle de Roncal-Navarra) Pablo M. Orduna Portús, Fco. Javier San Vicente Vicente	271

Sumario / Aurkibidea

NOTICIAS/BERRIAK

Joxe Ulibarrena y su pasión por la Etnografía

Elur Ulibarrena Herce

311

RESEÑAS / ERRESEINAK

315

Normas para la presentación de originales / Idazlanak aurkezteko arauak /

Rules for the submission of originals

329



**Camineros de Navarra.
Semblanza de un oficio de pico y pala**

GURBINDO GIL, Ricardo

Pamplona: Lamiñarra, 2020, 192 pp.

ISBN: 978-84-09-23367-0

DOI: <https://doi.org/10.35462/CEEN94.9>

Quando viajamos por los antiguos trazados de muchas carreteras de nuestra geografía veremos, aunque cada vez disminuyendo su número, unas construcciones características de distinta tipología según su época de construcción, son las casas de los peones camineros. Así tenemos las más antiguas construidas en el siglo XIX, muchas de ellas desaparecidas o arruinadas, que sirvieron de portazgo o lugar de recaudación de peaje, además de vivienda para los peones y celadores camineros. Son conocidas generalmente como «La Cadena». Comenzaron a abandonarse en los años sesenta del pasado siglo para convertirse en almacenes de materiales y se sustituyeron por nuevos edificios más modernos, agrupados en colonias de viviendas erigidas por la Diputación Foral con un diseño característico de bloque que podemos ver levantados en localidades atravesadas por una carretera importante y que acabaron abandonados a principios de los ochenta, cuando también las brigadas pasaron a la historia.

Pero todas ellas, en su decadente y desvencijado aspecto, cuando no han sido reutilizadas tras perder su función inicial, nos hablan de la desaparición de la actividad para la que fueron edificadas; el mantenimiento, sobre todo, y el control de las carreteras y su visión nos transporta a otros tiempos. No descubro nada si digo que los viajes por carretera no son lo que eran, y ese destartalado estado que ofrecen en muchas ocasiones, cuando no su desaparición, nos debe hacer reflexionar sobre la ignorancia que tenemos respecto a la evolución de las vías de comunicación y el olvido de un gremio que constituyó durante más de un siglo y hasta tiempos no tan lejanos el Cuerpo de Camineros, que se encargaba del mantenimiento de las vías y de la conservación de la señalización que poseían.

Estos edificios contuvieron vida, familias de peones y celadores camineros que daban sentido a su existencia en aquel momento. Ricardo Gurbindo Gil en su libro *Camineros de Navarra. Semblanza de un oficio de pico y pala* nos transmite las vicisitudes de la vida de aquellos hombres. En el texto da cuenta de la organización que tenían, así como de su evolución. Expone las condiciones laborales del trabajo que realizaban con sus derechos y obligaciones. Unas condiciones laborales duras y peligrosas donde los accidentes eran muy comunes. Estudia el perfil de las personas que ocuparon el puesto y sus reivindicaciones, pues el jornal no daba para mucho, teniendo que soportar largas caminatas de entre quince y treinta kilómetros. En principio se utilizaban carros con mulos para transportar los materiales. Los bacheos se realizaban tanto si hacía calor en verano, como si nevaba en invierno. En verano el mantenimiento de cunetas era una tarea recurrente para prepararlas a recibir y evacuar el agua de lluvia o deshielo. En

invierno la limpieza de la calzada era el trabajo habitual. Luego ya, tal como nos relata el autor, con la evolución de los tiempos llegó el alquitrán y las vías se fueron «embutunando», por lo que la profesión fue evolucionando en sus condiciones. Finalmente, en sus últimos tiempos, los podemos recordar con su flota de vehículos motorizados de color naranja, que junto con los trajes de agua amarillos eran una de las características de este gremio hoy desaparecido.

El autor en su trabajo combina muy bien los datos de archivo con los testimonios de aquellos últimos trabajadores públicos, cuya función subsistió hasta los años ochenta del pasado siglo, desapareciendo silenciosamente y cayendo en el olvido. Personalmente he puesto nombres y apellidos a algunos de los protagonistas que aparecen en los dos tipos de fuente de información. Tan cercano en el tiempo y tan ignorado para la sociedad actual en la que si no fuera por las huellas y pruebas que ha dejado nos parecería increíble su existencia. En definitiva, el libro tiene una buena exposición que facilita a los que no conocieron el oficio la posibilidad de comprenderlo y a los que lo conocimos recordarlo, rescatándolo para todos del ostracismo.

Quizá, los que ya tenemos una cierta edad y en nuestra infancia conocimos a los peones camineros ya entrados en años, así como el cuerpo que formaban en vías de desaparecer, deberíamos pedir que lo que queda físicamente de ese oficio –como las casas de camineros, catalogadas en este libro y todas ellas de propiedad pública– se mantengan. Sin duda que, para su conservación, se deberán actualizar sus usos como ha ocurrido con alguna. Pero además se deberían recoger y señalar los topónimos de «La Cadena», tan abundantes en las localidades donde existieron, como testimonio de lo que fueron.

Esta publicación es prueba –en una época en la que todo se tiende a privatizar– de que lo público funciona dando sus frutos. Así mismo es la primera referencia para descubrir el oficio y ahondar más en el conocimiento de un periodo histórico de nuestras vías de comunicación, rescatando del olvido una profesión y su organización, así como reconociendo su función.

Joxepe Irigaray Gil