

Año LXXXV. urtea

289 - 2024

Mayo-agosto
Maiatza-abuztua



Príncipe de Viana

SEPARATA

El antiguo camino real de Pamplona a San Sebastián (XII-XVIII)

José Antonio Recondo Bravo

Sumario / Aurkibidea

Príncipe de Viana

Año LXXXV • n.º 289 • mayo-agosto de 2024
LXXXV. urtea • 289. zk. • 2024ko maiatza-abuztua

ARTE / ARTEA

El emplazamiento del claustro románico de la catedral de Pamplona Rafael Arrizabalaga Lizarraga	341
--	-----

Iglesia de Santa María de Piedramillera: estudio histórico, artístico y cultural Irene Olejua Sánchez	379
--	-----

HISTORIA

El antiguo camino real de Pamplona a San Sebastián (XII-XVIII) José Antonio Recondo Bravo	437
--	-----

Del vado al puente. Orígenes del histórico paso del río Irati y su puente en Lumbier Roberto Ciganda Elizondo	465
---	-----

Análisis de la situación del cabildo de la catedral de Pamplona bajo el obispado de Martín de Zalba (1377-1403) Ángeles García de la Borbolla García de Paredes	497
---	-----

Esteban de Zuasti, militar. Vínculos con Íñigo de Loyola y los Jaso Josetxo Músquiz Pérez de Zabalza	527
---	-----

La Casa del Caballo Blanco y el legado testamentario de María Juan Irati Zurbano Zuazu	553
---	-----

Urdazubiko San Salvatore premontretar monasterioa: burdingintza gune Behe Erdi Arotik XIX.mende arte Malen Lizarraga-Olano	579
--	-----

Euskal lurraldeetako himnoak Xabier Zabaltza, Karlos Sánchez Ekiza	611
---	-----

Sumario / Aurkibidea

Curriculums	641
Analytic Summary	645
Normas para la presentación de originales / Idazlanak aurkezteko arauak / Rules for the submission of originals	649

El antiguo camino real de Pamplona a San Sebastián (XII-XVIII)

Iruñetik Donostiarako errege-bide zaharra (XII-XVIII)

The ancient royal road from Pamplona to San Sebastián (XII-XVIII)

José Antonio Recondo Bravo

Amigo de Número de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País

Profesor jubilado de la Escuela de Medicina de la UPV

jarecondo@yahoo.es

DOI: <https://doi.org/10.35462/pv.289.3>

Recepción del original: 26/01/2024. Aceptación provisional: 06/05/2024. Aceptación definitiva: 26/06/2024.

RESUMEN

En el transcurso de las investigaciones que realizamos en el año 2010 sobre el camino carreteril de coches entre Tolosa y Pamplona (Recondo, 2010), se encontró información adicional valiosa relacionada con un camino de herradura mucho más antiguo que enlazaba Pamplona, capital del Reino de Navarra, con el puerto de San Sebastián y que se remonta a la fundación de esta ciudad por el rey navarro Sancho el Sabio en el año 1180.

Palabras clave: vías de comunicación (siglos XII-XVIII); Reino de Navarra; Gipuzkoa; Pamplona; Tolosa.

LABURPENA

Urtean Tolosa eta Iruñea arteko gurdi-bideari buruz egin genituen ikerketetan (Recondo, 2010), Iruñea, Nafarroako Erresumako hiriburua, Donostiako portuarekin lotzen zuen askoz zaharragoa zen oinezko bide bati buruzko informazio baliotsu gehigarria aurkitu zen. Bide hau Donostia hiriaren fundaziora iristen da, Nafarroako errege Sancho Jakitunak 1180. urtean sortu zuenean.

Gako hitzak: komunikazio bideak (XII-XVIII. mendeak); Nafarroako Erresuma; Gipuzkoa; Iruñea; Tolosa.

ABSTRACT

During the course of our research on the carriage road between Tolosa and Pamplona in 2010 (Recondo, 2010), we found additional valuable information related to a much older bridle path that linked Pamplona, the capital of the Kingdom of Navarre, with the port of San Sebastián. This path dates back to the founding of this city by the Navarrese king Sancho the Wise (spanish: el Sabio) in the year 1180. For centuries, it was the main communication route of the Kingdom with Gipuzkoa.

Keywords: communication routes (12th centuries); Kingdom of Navarre; Gipuzkoa; Pamplona; Tolosa.

1. INVESTIGACIÓN. OBJETIVOS. 2. ESFUERZOS NAVARROS POR ACCEDER AL MAR. SAN SEBASTIÁN Y FUENTERRABÍA. 3. ANEXIÓN DE GIPUZKOA AL REINO DE CASTILLA. FUNDACIÓN DE TOLOSA. 4. LOS CAMINOS DE ACCESO A LOS PUERTOS DE SAN SEBASTIÁN Y FUENTERRABÍA. 5. ITINERARIO DEL ANTIGUO CAMINO REAL EN EL TRAYECTO PAMPLONA-TOLOSA. 6. EL CAMINO MEDIEVAL Y LA RUTA DE SAN IGNACIO. 7. MESONES O POSADAS. 8. EL NUEVO CAMINO CARRETERIL Y LA DECADENCIA DE LOS ANTIGUOS CAMINOS DE HERRADURA. 9. LAS ADUANAS. 10. EL COMERCIO. 11. CAÑADA DE LOS TOROS O CAMINO DE LAS PROVINCIAS. 12. CONCLUSIONES. 13. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. INVESTIGACIÓN. OBJETIVOS

Con este trabajo hemos pretendido reconstruir el trazado del antiguo Camino Real de Pamplona a San Sebastián en el trayecto Pamplona-Tolosa¹. También verificar la posible existencia de restos de la calzada o de edificios como posadas, puestos de aduanas, herrerías, etc. Para ello hemos realizado un trabajo de campo con revisión de planos, estudio de la toponimia, comprobación en mapas cartográficos y recorridos a pie. Hemos investigado en archivos generales, Archivo General y Real de Navarra, Archivo General de Gipuzkoa, y en archivos locales y municipales, Cendea de Itza, Valle de Larraun, Valle de Imotz, Lekunberri, Betelu, Valle de Araitz y Tolosa.

2. ESFUERZOS NAVARROS POR ACCEDER AL MAR.
SAN SEBASTIÁN Y FUENTERRABÍA

Con la fundación de San Sebastián en 1180, el rey navarro Sancho el Sabio buscaba para su reino un acceso directo al mar. Hasta entonces Navarra había hecho uso del puerto de Bayona que, aunque formaba parte del Condado de Gascuña, sus señores mantenían estrechos lazos familiares y de amistad con los reyes navarros. En 1063, el condado pasó

1 Calzada: camino empedrado.
Camino real: vía más ancha de lo normal, construida por mandato de las autoridades del reino.
Camino de herradura: camino empedrado o no para el paso de personas y caballerías.
Camino carreteril: camino empedrado para el tránsito de carruajes.
Sendero o vereda: un estrecho camino que solo permite el paso de una persona o caballería.

a formar parte del Ducado de Aquitania, pero los navarros pudieron seguir utilizando el puerto de Bayona. Con la muerte de Guillermo X, duque de Aquitania, su hija Leonor se convirtió en heredera de este inmenso territorio que ocupa todo el sudoeste de Francia. El ducado fue regido por el primer marido de Leonor, Luis VII de Francia, pero más tarde, la duquesa pidió la anulación del matrimonio y en 1152 se desposó con Enrique, duque de Anjou y futuro rey Enrique II de Inglaterra. Gascuña, una franja de tierra estratégicamente situada, fue disputada por tres grandes y ambiciosos reinos: Castilla, Francia e Inglaterra. Navarra se vería arrastrada por los conflictos que surgieron entre los poderosos vecinos. Tras la separación de Leonor la rivalidad de los reinos de Francia e Inglaterra se acrecentó. Los reyes franceses deseaban debilitar el poder inglés en Gascuña. Por otro lado, el rey Alfonso VIII de Castilla reivindicó los derechos de su mujer Leonor, hija de Leonor de Aquitania, a la propiedad de Gascuña, ya que su hermano Ricardo Corazón de León le había otorgado como dote dicho territorio (Aparicio, 2007, pp. 11-13).

Navarra había conseguido su acceso al mar veintinueve años después de la llegada de los ingleses a Bayona. Pero en el año 1200, Gipuzkoa fue anexionada al Reino de Castilla por el Rey Alfonso VIII, por lo que el comercio exterior de Navarra tuvo que redirigirse nuevamente hacia el puerto de Bayona. El rey navarro Sancho el Fuerte negoció unos acuerdos comerciales ventajosos con los burgueses de Bayona. Los productos navarros entraban en la Baja Navarra por Roncesvalles y eran transportados en barcas por los ríos Adour y el Nive al puerto de Bayona (Marín, 2021, pp. 60-62).

En el año 1244 las buenas relaciones comerciales con los ingleses quedaron interrumpidas debido a los intentos navarros de ocupar Gascuña. Navarra no tenía opción de extenderse a costa del islam por su frontera sur, ya que los reinos de Castilla y Aragón le habían cortado el paso. El rey Teobaldo I trató de ensanchar sus posesiones de Ultrapuertos y entró en colisión con los ingleses. A Navarra no le quedó otra alternativa que utilizar de nuevo el puerto de San Sebastián, ahora bajo la soberanía de su rival castellano, y teniendo que aceptar aranceles de paso para sus mercancías. Con la fundación de Fuenterrabía en 1203 por el rey Alfonso VIII, los comerciantes navarros dispusieron de una segunda opción para embarcar sus productos (Recondo, 2011, p. 68).

Cuando en 1266 se declara la guerra entre Navarra e Inglaterra por la posesión del territorio gascón, Castilla permite que los navarros hagan uso del puerto de San Sebastián con fines militares. A través del mismo llegará ayuda consistente en dinero, hombres y armas a las tropas navarras que combaten en Gascuña, y que procede de las posesiones que Teobaldo tiene en Francia (García, 1989, p. 132).

3. ANEXIÓN DE GIPUZKOA AL REINO DE CASTILLA. FUNDACIÓN DE TOLOSA

En el año 1170, el rey Alfonso VIII de Castilla se casó con Leonor, hija de la duquesa de Aquitania. La esposa aportó como dote el condado de Gascuña, cuya capital Bayona estaba ya bajo el poder de los ingleses. Alfonso inicialmente no pudo prestar mucha atención a las posesiones de su esposa, ya que sus tierras estaban amenazadas por los

almohades que habían invadido la península. Una vez derrotados éstos en 1195 en Alarcos, el monarca castellano pudo tomar cartas en el asunto y hacer valer sus derechos al condado de Gascuña. Como primera medida, vio la necesidad de incorporar el territorio de Gipuzkoa a su corona y abrir un camino, el llamado «Camino de Castilla», que comunicara la meseta castellana con los puertos de San Sebastián y Bayona. En aquella época, Bayona y Burdeos eran centros importantes en el comercio del vino y en la construcción de barcos (Lacarra, 1976, pp. 129-130). Su sucesor, el rey Alfonso X de Castilla, fue poblando el Camino de Castilla con villas realengas. Nacieron así las villas de Tolosa en 1256 y de Segura y Ordizia en 1260 (Orella, 1984, p. 30).

4. LOS CAMINOS DE ACCESO A LOS PUERTOS DE SAN SEBASTIÁN Y FUENTERRABÍA

Los arrieros y comerciantes de Pamplona que viajaban a los puertos guipuzcoanos podían elegir entre dos caminos principales. Uno llegaba a San Sebastián por Lekunberri y Tolosa, el otro alcanzaba Fuenterrabía tras pasar por Belate, Doneztebe/Santesteban y Bera.

Las primeras noticias que tenemos de la utilización por los comerciantes navarros del camino de acceso a la costa que pasaba por Gorriti, Lekunberri y Tolosa se remontan al año 1249. En ese año, el rey navarro Teobaldo I ordena que los mercaderes que se dirijan al puerto de San Sebastián deben abonar los peajes o derechos de tránsito en Gorriti, Lekunberri y Atondo².

Por tanto, ya en época temprana, Gorriti controlaba la vía que conducía a la zona media de la cuenca del Oria, es decir, al lugar concreto donde unos años más tarde se alzaría la villa de Tolosa. Mientras que Lekunberri dominaba el camino que a través de Errazkin, alto de Zarate, Bedaio, Amezketta y Altzo desembocaba también en el valle del Oria. Finalmente, en Atondo abonaban los peajes correspondientes los comerciantes que, siguiendo el pasillo del Arakil, accedían a Gipuzkoa por diferentes puntos, el de Agaunza (Ataun) y el de Urtsuaran (Idiazabal), para alcanzar después la parte alta de la cuenca del Oria en los puntos donde posteriormente se erigieron las villas de Segura y Ordizia (Barrena, 1991, pp. 123-124).

En una primera época que duró hasta principios del siglo XIV, el camino por Belate fue el más frecuentado, por ser más corto y atravesar casi exclusivamente territorio navarro. Pero a partir de 1430 se impuso definitivamente la ruta por Lekunberri que resultaba más segura en una época de grandes turbulencias (Liceaga & Orella, 1988, pp. 497-498; González & Vázquez, 1993, p. 101).

En los siglos XIII y XIV hubo una gran inestabilidad política y social que afectó al conjunto de los reinos de Castilla y Navarra. En Gipuzkoa los conflictos fueron inten-

2 Archivo General de Navarra (AGN-NEAN), Códices y cartularios, cart. I, f. 187, p. 187.

sos. Los parientes mayores, es decir, los propietarios rurales que dominaban los valles, reaccionaron y se enfrentaron a las villas realengas por considerar que menoscababan su dominio sobre el territorio y sus gentes. En Gipuzkoa especial virulencia mostraron algunos linajes de bando oñacino como el señor de Lazcano y el señor de Larrea. Por otro lado, con la creación de una frontera entre Navarra y Gipuzkoa los habitantes de ambos lados de la muga se vieron obstaculizados en su tradicional modo de vida y obtención de sus rentas con el pastoreo, la agricultura y el comercio, y reaccionaron violentamente. El enfrentamiento político favoreció la aparición del bandolerismo en la divisoria entre ambos reinos, de ahí el nombre de «frontera de los malhechores» (Achón, 1988, pp. 258-259). Los maleantes de un lado de la frontera podían pasar al otro lado de la muga para saquear y robar, y después refugiarse en su territorio. Hubo enfrentamientos entre los dos reinos a causa del bandidaje (Díaz de Durana, 2005, pp. 178-189). Al pie del Camino Real a ambos lados de la frontera, navarros y castellanos levantaron sendas fortalezas. Los primeros lo hicieron en Gorriti en el monte Santa Bárbara. El castillo de los castellanos debió de estar ubicado en el monte Ulizar.

Ante la inseguridad reinante, muchas aldeas dispersas próximas a villas de señorío real, como Tolosa, se acogieron al amparo ofrecido por estas. De esta manera, se produjeron los fenómenos de avicinamiento y expansión territorial de las villas. Las villas establecieron hermandades o alianzas para protegerse de las acometidas de los parientes mayores (Achón, 1988, p. 282).

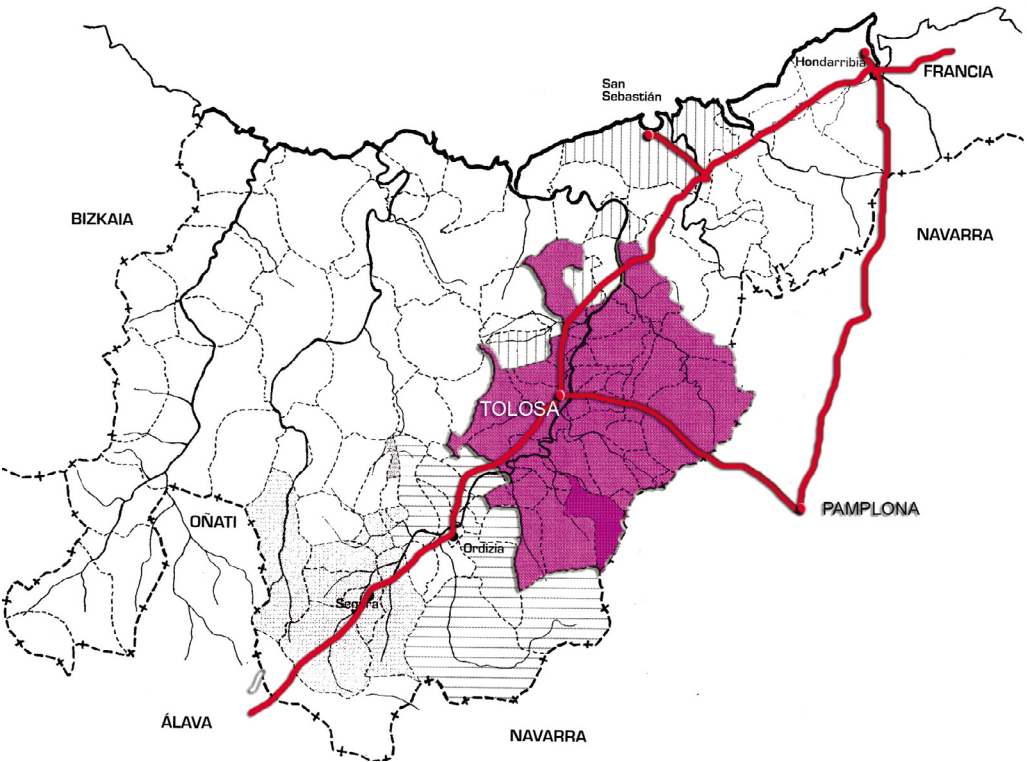


Figura 1. Tolosa territorio en XIV-XVI. Autoría: J. A. Recondo y E. Salvador.

Los mayores agrupamientos se produjeron en torno a Tolosa. Hasta veinticuatro aldeas, que ocupaban un sexto de la provincia, se sometieron al gobierno tolosano. El periodo de acercamientos y sumisiones a Tolosa se inició en 1374 con las anexiones de los lugares de Albartzisketa, Altzo de Arriba, Altzo de Abajo, Amezketa, Anoeta, Baliarrain, Belauntza, Berastegi, Berrobi, Elduain, Gaztelu, Hernialde, Ibarra, Ikaztegieta, Leaburu, Litzartza, Oresa y Orendain (Gorosabel). Unos años más tarde se produjeron las sumisiones de Albiztur (1384), Irura y Amasa (1384), San Millán de Zizurkil, Alegia (1391), y Andoain en 1475. Esta última sólo duró hasta el año 1479, fecha en que se agregó a San Sebastián, aunque en 1516 volvió a la jurisdicción de Tolosa (Achón & Orella, 1988, pp. 267-275; González, 2015, pp. 8-55).

5. ITINERARIO DEL ANTIGUO CAMINO REAL EN EL TRAYECTO PAMPLONA-TOLOSA

Hemos podido reconstruir el itinerario de la antigua calzada. Atravesaba las localidades de Pamplona, Artika, Berriozar, Aitzoain, Berriobeiti/Berrioplano, Elkar-te, Oteitza, Saratsate (Sarasate), Eritzegoiti/Erice, Gulia/Gulina, Aizkorbe, Irurtzun,

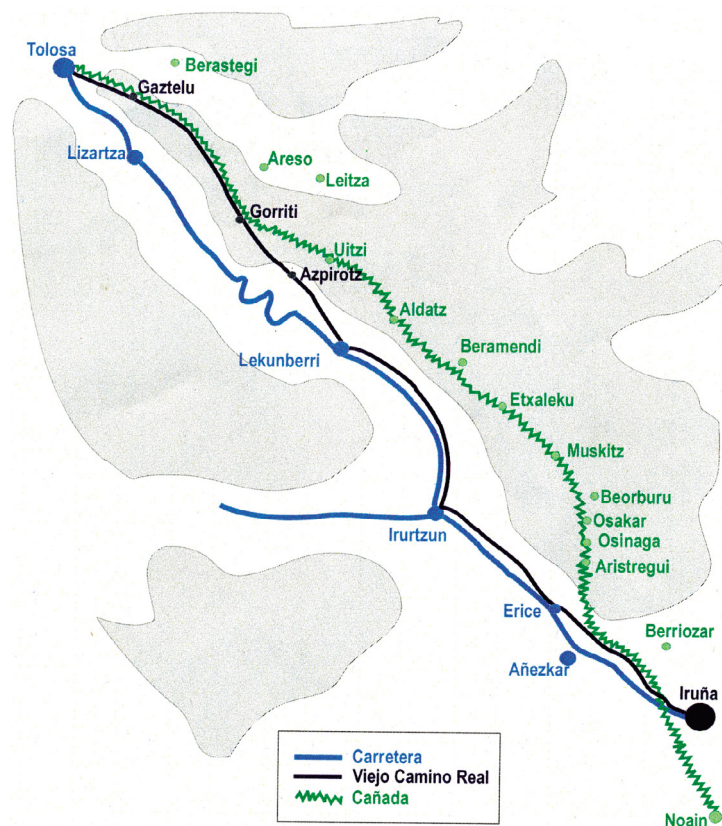


Figura 2. Dibujo: Camino Real, camino carreteril y cañada de los toros.
Autoría: J. A. Recondo y E. Salvador.

Latasa, Urritza, Lekunberri, Azpirotz, Gorriti, Areso (collado de Merku), Gaztelu, Leaburu (barrio Mahala) y Tolosa. El camino recorría el núcleo urbano de la mayoría de estas poblaciones, pero en localidades como Artika, Berriobeiti, Oteiza, Areso y Leitza pasaba únicamente por la periferia. El tramo Pamplona – Eritzegoiti era utilizado tanto por los arrieros que iban a San Sebastián como por los que se dirigían a Vitoria y Bilbao. Al llegar estos a Eritzegoiti tomaban un ramal que les conducía a Atondo, para después entrar en el valle del Arakil tras cruzar el puente de Errotz. De ahí que este trayecto común hasta Eritzegoiti recibiera el nombre de «Camino de las Provincias». El Camino Real abandonaba Pamplona por dos salidas. Una cruzaba el río Arga por el puente de la Arrotxapea y la otra lo hacía por el Puente Nuevo de Santa Engracia o de Cuatro Vientos. Ambos trayectos se unían después y así nacía el Camino de las Provincias o «Camino de San Sebastián» (Jimeno, 1990, p. 28). El ramal que pasaba por Atondo y Errotz recibió la denominación de «Camino de los Arrieros».

En el siglo XVII el trayecto que pasaba por el collado de Merku, Gaztelu y Leaburu (barrio Mahala) dejó casi de usarse siendo sustituido por su comodidad por un ramal que surgió con posterioridad al primitivo Camino Real y que seguía el curso alto del río Leizaran, atravesando las poblaciones de Leitza y Areso. Una vez alcanzado el puente de Urto el camino tomaba la dirección de Berastegi. De manera que el viejo trayecto dejó de utilizarse, excepto en contadas ocasiones: cuando las crecidas del río impedían el paso por el puente de Urto y también en los días calurosos del verano. En esta circunstancia los arrieros que transportaban pescado fresco a Pamplona, preferían el trayecto boscoso y sombrío por Merku y Gaztelu en lugar del camino que discurría por el fondo del valle (Recondo, 2011, p. 277).

En documentación encontrada en el Archivo General de Navarra³, se exponen los litigios que tuvieron lugar en el año 1784 entre los ayuntamientos de Areso y Gaztelu, cuando cada uno trataba de favorecer su camino en detrimento del otro. La antigua calzada pasaba por el collado de Merku, terreno perteneciente a Areso, pero alejado del casco del pueblo. Los vecinos de Gaztelu se quejaban de que los aresoarras no arreglaban el camino como era su obligación e incluso ponían todo tipo de obstáculos para hacerlo intransitable: «A pesar de que es continuamente transitado por arrieros proveedores de vino, conductores de trigo y de pescado. Incluso en la zona del collado de Merkia, personas mal intencionadas han abierto una zanja y atravesado un tronco para evitar el paso».

Cuando el mesonero de Gaztelu, Juan Francisco Zunzunegui, acude con varios hombres a reparar el camino, son apresados por el Justicia de Areso y solo serán puestos en libertad tras pagar una fianza. Los de Areso se defienden afirmando que «El viejo camino apenas se usa ya que es montañoso y peligroso, solamente alguna vez en los veranos es utilizado, si bien es cierto que en una ocasión en el año 1719 pasaron por el mismo algunas tropas al estar dañado el puente del Camino Real».

3 AGN-NEAN, Reino, Caminos, carp. 71, leg. 3.

José de Areizaga, Justicia de Gaztelu, añade que «Los vecinos de Areso y de Berastegi no cuidan esta senda y sí ponen todo su interés en mejorar y mantener en uso el Camino Real. Sin embargo, el viejo camino ha sido usado de siempre, no solo por los propios gazteluzarras, sino también por batallones enteros de soldados. También lo utilizan de continuo los arrieros proveedores de vino y conductores de trigo y de pescado. Los conductores de pescado en fresco reconocen la ventaja de esta vereda en verano, ya que al estar bajo árboles el pescado se conserva mejor». La Diputación de Gipuzkoa tomó cartas en el asunto dando la razón a Gaztelu y exigiendo que la villa de Areso arreglase el camino por Merku.

Los pueblos estaban obligados a contribuir personalmente y económicamente al mantenimiento de los caminos. Cuando las obras superaban el aporte laboral que podían dar los vecinos o la reparación exigía gastos de compra de material se recurría a la venta de comunales. Si esta medida no bastaba los gastos se repartían entre los vecinos. El Consejo Real era en última instancia la institución responsable de la gestión y mantenimiento de los caminos. Si las autoridades locales no respondían con diligencia a sus órdenes podía imponer multas y penas consistentes en expropiaciones de terrenos. Pero a pesar de lo dicho, la realidad fue que los caminos estaban en muy malas condiciones. A mediados del siglo XVII la situación cambió radicalmente con la llegada del virrey conde de Gages, personaje muy activo y expeditivo, que se empeñó en renovar los caminos navarros. Unas veces presionando y otras persuadiendo consiguió que las instituciones del Reino, en especial la Diputación se involucrasen en la política viaria. La Ley de Caminos de 1757-1766 hizo posible la imposición de impuestos indirectos y peajes sobre productos, personas y ganaderías en tránsito (González & Vázquez, 1993, pp. 119-127).

6. EL CAMINO MEDIEVAL Y LA RUTA DE SAN IGNACIO

La antigua calzada fue utilizada por Iñigo de Loyola, futuro San Ignacio de Loyola, en el año 1521, cuando tras caer herido de gravedad ante los muros de Pamplona, fue conducido hasta su casa natal en Loyola.

No habían transcurrido cinco años desde la conquista de Navarra por el ejército del Rey Fernando El Católico al mando del Duque de Alba, cuando se produjo el intento del rey de Navarra, Enrique de Labrit, de recuperar sus antiguos territorios peninsulares. Había elegido un buen momento, puesto que las tropas del Emperador Carlos V (sucesor de Fernando el Católico) se hallaban ocupadas en sofocar la revuelta de las Comunidades y Navarra había quedado desguarnecida. El rey navarro era apoyado por una parte de la nobleza navarra, la facción de los agramonteses, y por el propio rey francés, Francisco I. La otra parte de la nobleza navarra, la facción de los beamonteses se había declarado partidaria del Emperador.

El 18 de mayo de 1521, se presentó ante los muros de Pamplona un poderoso ejército formado por franceses y navarros que avanzó victoriosamente por el norte de Navarra. Sumaban cerca de 13 000 hombres y contaban con veintinueve piezas de artillería. Frente

a ellos, las fuerzas eran muy escasas. El virrey de Navarra, Duque de Nájera, había abandonado la ciudad en busca de refuerzos, y en el interior de la plaza quedaban únicamente un puñado de soldados, al mando del hermano del alcaide de la villa y del capitán Iñigo de Loyola. Los defensores se habían encerrado en la fortaleza pretendiendo ganar tiempo. En las filas del ejército navarro militaban los hermanos mayores del futuro San Francisco Javier. El 20 de mayo se rendía la plaza tras un severísimo castigo de la artillería sitiadora que mató e hirió a muchos de los encerrados (Esarte, 2014, pp. 449-450). El propio Ignacio fue herido de gravedad. Las lesiones le fueron producidas por un proyectil de artillería, que al pasarle entre las piernas le provocó en la pierna derecha una fractura abierta con múltiples fragmentos y en la pierna izquierda una herida de partes blandas sin interesar al hueso. Tanto Ignacio como el resto de los heridos recibieron un trato bueno. Ignacio fue atendido por médicos franceses que le practicaron cauterizaciones con hierro candente y aceite hirviendo. A las dos semanas, los médicos le permitieron hacer el camino de regreso a casa. Lo hizo en parihuelas y ocho compañeros de armas le acompañaron para turnarse en el traslado del herido. Debido al traqueteo del viaje, los fragmentos óseos de la fractura de la tibia derecha no quedaron bien unidos, de forma que una vez en Loyola, la extremidad tuvo que ser sometida, con muy poco éxito, a varias intervenciones para enderezar y alinear los huesos. El futuro santo quedó con una pierna más corta que la otra y exhibió una cojera pronunciada el resto de su vida (Esparza del Mar, 2001, pp. 235-240).

El viaje se efectuó en condiciones muy penosas debido al mal estado del enfermo y al hecho de que tuvo que recorrer tierras navarras hostiles al bando castellano. Iñigo fue llevado en andas por ocho compañeros de armas que se iban turnando. El itinerario seguido hasta Lekunberri por Iñigo y su grupo es bien conocido (Recondo, 1956). Se sabe que fue acompañado hasta el valle de Larraun y Lekunberri por Esteban de Zuasti, que luchaba en el bando agramontés, contrario al bando beamontes en el que militaba Iñigo, y que controlaba la cuenca de Pamplona (Recondo, 1961, p. 8). Sin embargo, no hay certeza absoluta de cuál pudo ser el camino que pudieron seguir el grupo en las etapas siguientes. Lo lógico es que hubieran utilizado uno de los dos trayectos: el de Azpirotz-Leitza-Berastegi o el de Azpirotz-Gorriti-Gaztelu, pero parece ser que no fue así.

En Betelu existe la creencia transmitida de padres a hijos del paso por el pue-



Figura 3. Cruz de San Ignacio. En el antiguo convento de Indianoetxea (actual ayuntamiento) en Betelu. En la piedra situada al borde del camino descansó san Ignacio.

blo del futuro San Ignacio que llegó procedente de Errazkin y descansó en una piedra situada al borde del camino, junto a la casa de Indianoetxea, que actualmente es sede del ayuntamiento de la villa.

Se supone que debido a la inestabilidad existente en aquellos momentos en la zona con enfrentamientos armados entre los pueblos de Gorriti y Leitza partidarios del rey navarro y los de Betelu y Araitz partidarios de los castellanos, Iñigo y su grupo fueron advertidos del peligro que corrían al adentrarse en esa zona, por lo que decidieron llegar a Gipuzkoa atravesando el valle de Araitz y el portillo de Zárate.

El camino tras recorrer el pueblo continúa después en dirección a Uztegi, pero antes atraviesa un puente antiguo y pasa al lado de una fuente que desde tiempo inmemorial reciben el nombre de Puente de San Ignacio y Fuente de San Ignacio. Se cree que fueron denominados así para conmemorar el tránsito del futuro santo. En el término de Urritza existe una casa llamada de Txurikain, que en la antigüedad fue posada. La tradición oral afirma que los guipuzcoanos pernoctaron en ella cuando se dirigían hacia el valle de Larraun. Con estos aportes históricos, se ha supuesto que Iñigo y su grupo tomaron el antiguo camino o *estarda* que de Lekunberri iba a Albiasu y Errazkin. Sin embargo, nosotros hemos encontrado nuevos datos que nos hacen pensar que los hechos no ocurrieron así. El vecino de Azpirotz Sebastián Etxetxikia nos habló de una leyenda que había sido transmitida en su familia de padres a hijos que afirmaba que Ignacio de Loyola

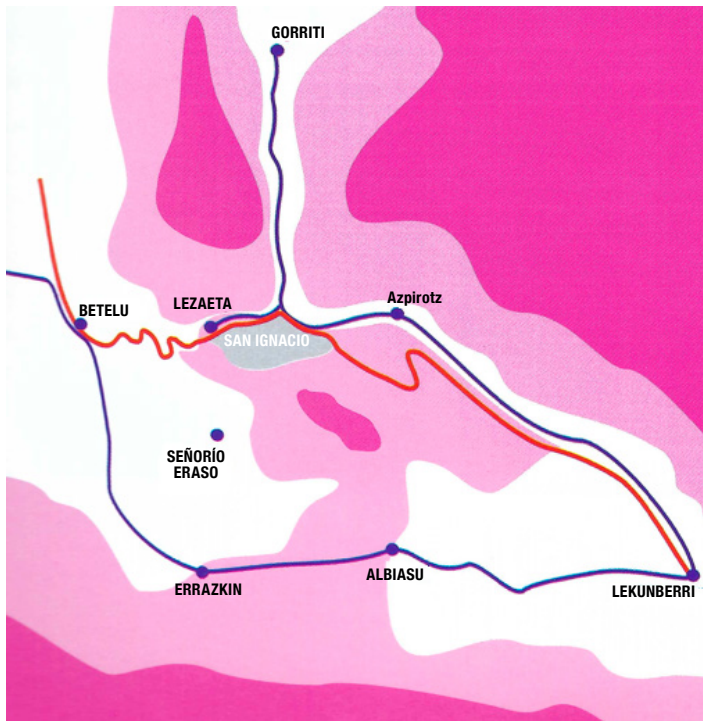


Figura 4. Posible ruta seguida por san Ignacio por Larraun y Araitz.
Autoría: J. A. Recondo y E. Salvador.

fue bajado en andas desde el alto del puerto de Azpirotz al barrio de Lezaeta. Revisando la toponimia de la zona hemos encontrado que al pie del puerto y junto al camino que sube a Azpirotz desde Lezaeta, existe un terreno con el nombre de San Ignacio. Diversos autores (López de Mendizábal, 1964, pp. 168-170; Lecuona, 1965, pp. 436-437; Arocena, 1961, pp. 168-170) señalan que san Ignacio tras abandonar Larraun sufrió un agravamiento de su enfermedad. Aquejado de fiebre alta, tuvo que hacer un alto de ocho días en un poblado de la diócesis de Pamplona de nombre Ozaeta.

A la vista de nuestros datos creemos que los citados autores se refieren a Lezaeta y no a la población con ese nombre que se halla en Araba. En la antigüedad entre Azpirotz y Lezaeta-Betelu hubo un sendero de cabras que descendía encajonado siguiendo el curso alto del río Araxes. Muchos años más tarde en ese paraje se construyó la carretera que hoy en día conocemos.

7. MESONES O POSADAS

Al pie del Camino Real, los vecinos de los pueblos construyeron numerosas posadas. Y lo hacían en un régimen de participación en terrenos que pertenecían a la comunidad. Se les llamaba por ello partícipes o porcionistas. El porcentaje que cada porcionero tenía en la venta estaba en relación directa con su contribución a los gastos del concejo. No todos los habitantes del pueblo podían ser partícipes; no lo eran los caseros o inquilinos ni los jornaleros. Para ser porcionista, tenías que residir en el pueblo ser «vecino residente». Quedaban por tanto excluidos, los «propietarios foranos» que no vivían en la localidad y que por lo general eran personas de posición social importante o hijosdalgo.

Muchos eran ganaderos que necesitaban poseer derechos de vecindad en varios pueblos a la vez, para así poder hacer uso de los pastos en los terrenos comunales de cada municipio (Floristán, 1985, pp. 5-15).

Los mesones no eran explotados directamente por los vecinos, sino que eran arrendados a personas foráneas por periodos de pocos años. Muchos de estos inquilinos, con el tiempo, se hicieron con la propiedad de los mismos.

Por lo general, los venteros ejercían su actividad de mesoneros como un complemento a su actividad principal, que era la dedicación al comercio de vino, granos o ganado. Todos los pueblos trataban de tener su mesón, ya que constituía una fuente de ingresos suplementaria para sus arcas y servía además como tienda y lugar de reunión social. De ahí que se abrieran posadas sin guardar distancias entre pueblos muy cercanos entre sí, lo que fue causa de conflictos.

Sirva como ejemplo el pleito ante el Tribunal del Reino que el concejo de Lekunberri interpuso contra el de Mugiro en el año 1774, cuando este concejo inició la construcción de un mesón junto al Camino Real, pero en el límite con Lekunberri. El concejo de Lekunberri alegaba que Lekunberri y Arruitz ya contaban con sendos mesones, por lo

que la construcción de una tercera posada tan cerca de las otras dos produciría un grave quebranto al bien público y a los vecinos de ambos pueblos. Asimismo, Lekunberri protestaba porque la tejavana que habían levantado los de Mugiro para que los trabajadores que intervenían en la construcción se cobijaran en los días malos de invierno era refugio de malhechores que vagabundeaban de monte en monte, yendo y viniendo a la provincia de Araba y al reino de Francia.

Por su parte, los de Mugiro afirman que la razón de edificar un mesón no es otra que la de obtener recursos suficientes para hacer frente a los muchos gastos generales que tienen como son los derivados del mantenimiento del Camino Real, la plantación de árboles y la vigilancia de ladrones. Se quejan de los escasos ingresos que obtienen:

Del arriendo de la taberna (4 pesos anuales, algunos años nada), venta de la hierba (4 a 5 pesos), venta de las ramas de avellano para fabricar cestas (20-22 reales). Los fresnos no dan nada, ya que se venden cada 4 a 5 años por 4 reales. ¡Cuán diferente es el caso de Lekunberri, que obtiene 100 ducados anuales por el arriendo del mesón, 10 ducados por el del molino y la comida que ofrece el molinero, 50 ducados por la panadería y la provisión del aceite de ballena, abadejo y de sardina! Los de Arruiz obtienen 100 ducados del mesón y además tienen el arriendo de la taberna, de la pesca en el río, la venta de la hierba y de las ramas de avellano.

Quieren construir el mesón a una distancia equidistante entre las poblaciones de Astitz, Lekunberri y Arruiz, de forma que sea el lugar ideal para celebrar las juntas del valle de Larraun que ahora se celebran rotatoriamente en los diferentes pueblos que componen el valle, pero que antiguamente se celebraban en el lugar que ellos han elegido. Con respecto a las personas que se reúnen en la choza que han levantado son en realidad mozos del pueblo, el concejo de Mugiro asegura que no hacen nada malo y que cuentan con el permiso de sus mayores.

Saratsate fue otro pueblo que tuvo que esforzarse lo indecible para que el Consejo Real le permitiera en 1757 edificar una posada⁴. Los vecinos alegaban que el Camino de San Sebastián les estaba causando muchos gastos ya que estaban obligados a alojar a los soldados que llegaban conduciendo a desertores y presos, y también a dar hospedaje a los viajeros, cuyo número había ido aumentando debido al hecho de que los viajeros con destino a Vitoria, Bilbao y la Burunda que antes se desviaban a Atondo, ahora continúan por el camino hasta Irurtzun. Su intención es que el mesón haga las funciones de albergue y de tienda para la venta de pan y vino. Además, van a reservar un espacio para uso como casa concejil y cárcel. Los beneficios que obtengan los destinarán a sufragar los gastos del mantenimiento del Camino Real. Dos vecinos del pueblo se opusieron a la idea de construir el mesón. Consideraron que no iba ser rentable y pusieron como ejemplo el caso de las posadas de Irurtzun y de Berriogoiti que eran deficitarias. Afirman que «Irurtzun contando con mayor número de vecinos no saca más de 20 ducados».

4 AGN-NEAN, 33643, Año 1757, Proceso ante el fiscal y Consejo del Reino.

La posición de los dos vecinos contrarios a la construcción del mesón era criticada por el resto de los habitantes que aseguraban que les movían razones de conveniencia: «Han hecho obra por valor de 1000 ducados cada uno para acondicionar caballerías y construir apartamentos y cada día paran en sus casas no menos de cuarenta machos».

Las autoridades trataron de evitar la edificación indiscriminada de mesones. El concejo interesado en edificar un mesón debía convencer a aquellas de las ventajas que el establecimiento depararía al bienestar público, municipal y del Reino. Además, los concejos estaban obligados a reservar una parte del edificio para uso como cárcel. En aquellos tiempos las cárceles no tenían el significado de ahora y solo servían para retener al acusado durante su traslado hasta el lugar de celebración del juicio. Las penas se cumplían en los Presidios Militares de África y en los Presidios Navales. Los reos, una vez juzgados en Pamplona, eran llevados de cárcel en cárcel, es decir, de mesón en mesón, hasta los puertos de San Sebastián, Pasajes o Fuenterrabía. Llegados aquí, los prisioneros eran puestos bajo la jurisdicción de la Armada Real y se les encerraba en la fortaleza respectiva, en espera de que un buque de guerra los condujera a los arsenales de Cádiz, del Ferrol o a una Plaza Militar de África (Recondo, 2010, p. 187).

Hay que señalar que los delincuentes abundaban, ya que bastaba llevar una existencia de vagabundo para ser apresado y castigado con dureza. En julio de 1750 un grupo de ocho delincuentes, que fueron hechos presos, fueron llevados desde Pamplona al Castillo de San Sebastián. Tres de los reos habían sido condenados por robo: uno en el cepillo de la iglesia de Burlada, otro a un viajero en el monte y un tercer ladrón había sustraído una vaca. Dos prisioneros fueron acusados de dar muerte con escopeta a sendas personas. Por último, tres de los criminales eran simplemente vagabundos reincidentes. Seguramente, todos los habitantes de las poblaciones del camino vieron pasar al grupo de presos caminando esposados y atados a una larga cadena, vigilados siempre por soldados a caballo. A su paso por los pueblos, la visión de los sufridos reos con sus largas barbas, mal vestidos y desaseados causó pena y desasosiego en las gentes (Recondo, 2010, pp. 188-189).

El tránsito de soldados por territorio navarro era frecuente, incluso en tiempos de paz. Bizkaia y Gipuzkoa al ser provincias marítimas recibían barcos cargados de soldados con destino a Aragón, Cataluña u otros territorios peninsulares que para llegar a su destino tenían que atravesar territorio navarro. Las tropas solían ir conducidas por un comisario o guía que era nombrado entre los naturales del Reino. Las autoridades locales debían encargarse de los bagajes. Para evitar excesos, Navarra en 1652 decretó que el tránsito de soldados debía hacerse con contingentes no superiores a 150 hombres y que el suministro de bagajes se limitaría a un máximo de quince bagajes por cada cien soldados (Merino, 2021, pp. 275-292).

8. EL NUEVO CAMINO CARRETERIL Y LA DECADENCIA DE LOS ANTIGUOS CAMINOS DE HERRADURA

El camino carreteril de Tolosa a Pamplona, denominado «Camino Real de Guipúzcoa o Ramal Navarro», se construyó entre los años 1784 y 1793. En el tramo navarro,

las obras se iniciaron con toda celeridad en 1784, de tal forma que tres años más tarde las habían finalizado, quedando abierto para su uso el trayecto Pamplona-Atallu. En el lado guipuzcoano, el inicio de los trabajos se fue posponiendo debido a que los recursos de la Provincia estaban, por aquel entonces, comprometidos en la construcción de la «Carretera General de Coches» (1755-1780) que atravesaba el territorio guipuzcoano de oeste a este y que formaba parte del importantísimo Camino Real entre Madrid e Irún, también conocido como «Camino Padre o Camino de Castilla». El ramal navarro se unía a otro camino carreteril que llegaba hasta Tudela (Achón, 1990, p. 139).

El camino carreteril hizo posible la utilización, por vez primera, de las diligencias y galeras, lo que significó toda una verdadera revolución en el transporte y el comercio que se incrementó de forma exponencial. El viejo camino real de herradura por Gorriti cayó en desuso y la aduana de Gorriti terminó por cerrarse en 1810. También el boyante comercio directo con Francia que se efectuaba por caminos a lomos de mulos atravesando las mugas de Luzaide/Valcarlos y el Baztan se resintió de forma importante.

En el Archivo General de Navarra hemos encontrado información sobre los intentos que hicieron las villas de Berastegi y Elduaïen ante la Diputación de Gipuzkoa para que el camino carreteril pasara por Gorriti-Leitza y sus pueblos en detrimento del trayecto Betelu-Lizartza⁵. Las autoridades de las citadas villas exponen las ventajas de que el nuevo camino pase por sus jurisdicciones. Supondrá un ahorro para las arcas públicas, ya que no será necesario construir un nuevo camino, sino que bastará con ensanchar el existente y suavizar alguna cuesta como la que existe en el trayecto Gorriti-Berastegi. Los dos pueblos disponen de mesones para cobijo de los viandantes en los rigores del invierno y calores del verano, así como de casas con amplias cuadras que servirán para acomodar a las tropas en tránsito. Por el contrario, la construcción del camino carreteril por Betelu-Lizartza aprovechando lecho del río Araxes, que discurre encajonado entre montañas, sería una obra difícil en su realización y también costosa en lo económico puesto que habría que llevar a cabo trabajos de desmontes, levantar muros de contención, construir puentes, etc. Las autoridades de los citados municipios aseguran que sería peligrosa la circulación por una vía Betelu-Lizartza. Ya en el pasado cuando los habitantes del valle de Araitz usaban la vereda de Lekunberri-Lezaeta-Betelu y la de Atallu-Lizartza para transportar carbón a Tolosa se producían muchos accidentes, despeños de personas y caballerías, a consecuencia de la caída de peñascos y cascajos. Además, en las crecidas del río el camino se inundaba y se volvía intransitable, incluso en alguna ocasión los troncos arrastrados por la corriente llegaron a derribar los puentes de Araitz e Illarrazu.

Por último, las villas de Berastegi y Elduaïen advirtieron del peligro a que se expondrían los viandantes por el hecho que el nuevo camino iba a pasar por zonas despobladas propicias para cometer robos y fechorías. Los maleantes encontrarían en la vecina sierra de Aralar un refugio seguro.

5 AGN-NEAN, Reino. Actas Cortes 1790, libro 25, ff. 36-37 y 167; y Cuadernos de Leyes, Tomo III, p. 122.

Tolosa también hizo alegaciones al Monarca en apoyo de las pretensiones de Berastegi y Elduaien. Sus autoridades afirmaron que, si se dejara de usar el Camino Real de Berastegui, este se convertiría en refugio de malhechores. Además, se perderían terrenos de labranza de mucho valor, existentes en la vega de Amarotz que se ubica en la entrada del pueblo; también sería necesario construir en el barrio de San Esteban un puente sobre río Oria que sirviera de enlace con el Camino Real de Castilla. Finalmente, las autoridades tolosanas hicieron valer sus méritos: la villa había construido recientemente una segunda casa consistorial por 2000 pesos a fin de que las tropas en tránsito pudieran alojarse. Una tercera parte del edificio con capacidad para setecientos soldados se había reservado al ejército y dos terceras partes quedaron para los viandantes.

La construcción del camino carreteril supuso quebrantos para las localidades en el trayecto Pamplona-Lekunberri. Es verdad que el trazado del nuevo camino siguió un curso paralelo al del antiguo camino de herradura pasando por los mismos pueblos, pero lo hacía alejado de los centros urbanos donde se ubicaban los antiguos mesones y herrerías. De modo que los vecinos partícipes en las localidades de Eritzebeiti, Urritza, Latasa, Arruitz y Lekunberri se vieron obligados a construir nuevas ventas y posadas al pie del camino carreteril. En el caso de Urritza la situación se complicó más. El pueblo se vio con dos herrerías y tres posadas: a las dos posadas antiguas, la de Auzoetxea de los vecinos porcionistas y la de Txurikain perteneciente a un particular, se añadió el «Mesón nuevo» edificado en 1791. En Eritze los dos caminos coincidían. Entonces,





Figuras 5, 6 y 7. Posadas en Urritza: mesón nuevo en 1919 y posadas antiguas de Txurikain y Auzoetxea. Se dice que Iñigo de Loyola pernoctó en la posada de Txurikain. Autoría: M. Mina Goñi y J. Alemán Astitz.

¿por qué decidieron sus habitantes construir una nueva posada? La respuesta es sencilla: la construcción de un camino apto para coches y galeras exigía disponer de cocheras y «bueyeras». El edificio del ayuntamiento actual de la cendea de Itza en Eritzegoiti es en realidad una antigua posada que fue rehabilitada (Recondo, 2010, p. 231).

La mayoría de las piedras de esta antiquísima calzada desaparecieron en la segunda mitad del siglo XX, debido a la concentración parcelaria de los años sesenta y a la obra de la autovía en los años noventa. Todavía se encuentran restos del camino en lugares como Arruitz o Leaburu (barrio de Mahala).

Aunque la propiedad de las diferentes mesones y posadas se vio respetada por las desamortizaciones que tuvieron lugar en el siglo XIX, los municipios endeudados por los gastos de financiación de las guerras contra los franceses tuvieron a vender o malvender muchos de sus bienes de propios y comunales, tales como fincas rústicas, casas concejiles, posadas, herrerías, molinos, etc.

Aunque los solares y tierras anejas a los mesones fueron en origen de uso comunal con el transcurso del tiempo los partícipes las consideraron como suyas. De tal forma que en el siglo XIX cuando los ayuntamientos quieren disponer de los solares y los



Figura 8. Ayuntamiento de la Cendea de Eritzegoiti / Erice. El edificio era una antigua posada edificada en 1760, que fue reformada posteriormente. Autoría: J. A. Recondo.

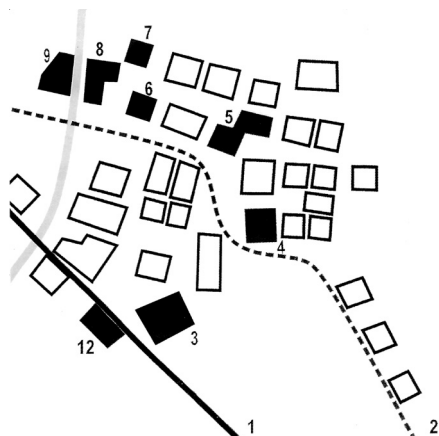


Figura 9. Plano del casco histórico de Lekunberri: 1. carretera; 2. camino de herradura; 3. ostatu Berri; 4. ostatu Zarra. La tabla aduanera se ubicaba frente al ostatu Zarra. Autoría: J. A. Recondo.

Figuras 10 y 11. Fotografías de los ostatus Berri y Zarra. Autoría: J. A. Recondo.





Figura 12. Restos del Camino Real en Arruitz. Autoría: J. Alemán Astitz.

edificios de las posadas cerradas se ven forzados a comprar a los partícipes, sino la propiedad, sí el derecho a su uso. Así ocurrió con la posada de Azpirotz que los partícipes la vendieron al concejo de Azpirotz-Lezaeta.

9. LAS ADUANAS

En el lado guipuzcoano, las aduanas o puertos secos para el cobro de los aranceles a todas las mercancías navarras que se dirigían a los puertos de San Sebastián, Rentería y Orio se ubicaron en territorio tolosano, bien en el interior de la propia villa o en localidades pertenecientes a su jurisdicción (Gaztelu, Albazisketa y Amezketa). En la aduana de Tolosa se cobraba el diezmo viejo (la décima parte del valor de las mercancías navarras o aragonesas que se exportaban o se importaban de Europa) y también el albalá del hierro o impuesto real para los productos de hierro exportados.

El historiador guipuzcoano Pablo Gorosabel escribe que «Desde tiempos muy remotos Tolosa fue puerto seco para las mercancías que se dirigían al puerto de San Sebastián y donde se cobraban los derechos de diezmo y albalá de fierro correspondiente a la Real Hacienda». Según el autor el cobro de los diezmos aparece reflejado por primera vez en los cuadernos de Corte que el rey Pedro celebra en Valladolid en 1351 (Gorosabel, 1899-1901, pp. 1-2).

En el lado navarro, las aduanas para el cobro de peajes se situaron en Gorriti y Lekunberri. Recibieron el nombre de «tablas» porque los aduaneros se colocaban junto a una mesa donde ponían su libro de registro (fecha, nombre del transportista, cantidad, género de la mercancía) y los sellos. La tabla estaba junto a la casa que hacía de oficina.



Figura 13. Tabla Etxea en Gorriti. Autoría: J. A. Recondo.

En la tabla de Gorriti cobraban tasas a la exportación o derecho de sacas, gravamen del 5% sobre el valor de las mercancías, tanto a navarros como a extranjeros, y a la importación o derecho de peaje, gravamen del 3%, solo a extranjeros (Solbes, 1994, pp. 2-3).

Los nombres de algunas casas de Gorriti nos recuerdan la importancia que el pueblo tuvo en la antigüedad en las comunicaciones: «Tabla etxea» ubicada a la entrada del pueblo, también las casas de Errementenea y Arrotxa situadas al pie del camino real a la salida del pueblo. En el caserío Arrotxa existió una casa de huéspedes. El pueblo contó desde al menos el año 1600 con un «ostatu» que todavía funciona.

Las rentas de las aduanas constituían una de las principales fuentes de riqueza de la Real Hacienda de Navarra. El número de aduanas o tablas fue aumentando con el paso del tiempo. Los reyes y después los virreyes navarros, trataron de frenar el comercio ilegal, que llegó a ser muy intenso. El hecho de que los navarros quedaran exentos de pagar tasas por la importación de productos del extranjero hizo que el Reino se convirtiera en el lugar más idóneo para el contrabando. Nativos del Reino o extranjeros con testaferros navarros importaban en grandes cantidades productos de Europa y los vendían en Castilla y Aragón tras atravesar ilegalmente la frontera de Navarra con dichos territorios. El contrabando fue el principal quebradero de cabeza con el que se encontraron las autoridades navarras. Como los comerciantes se saltaban a la torera

las tablas y lugares vigilados, se llegaron a arrendar hasta los «descaminos o senderos aparentemente inaccesibles» (Bartolomé, 1991, pp. 141, 152, 156).

En 1662, en Navarra había 81 aduanas, entre las que se encontraban las tablas de Gorriti, Areso, Leitza, Arribe y Azkarate. Para evitar el paso ilegal de comerciantes a través de senderos, veredas y caminos de montañas, se pusieron innumerables puestos de vigilancia. Los «guardas de renta», hacían rondas a pie y a caballo (Solbes, 1994, p. 16). La aduana de Arribe estuvo ubicada a la entrada del pueblo junto a la casa palacio de Orella. De hecho, la aduana se creó para evitar que comerciantes y arrieros que



Figuras 14 y 15. Puestos de vigilancia de los miqueletes guipuzcoanos en Aralar y Uli. Siglo XIX. Colección P. Elosgi.

llegaban a Azpirotz burlaran el pago del peaje de Gorriti, descendiendo por un atajo al barrio de Lezaeta y después tomando un sendero encajonado entre el río y la montaña que les conducía hasta Betelu.

10. EL COMERCIO

En el siglo XIV el comercio de Guipúzcoa con Navarra se centraba principalmente en la importación de hierro, pescado y productos procedentes del occidente europeo, a cambio de la exportación de productos navarros o de otras zonas peninsulares como trigo y cereales, aceite, pieles y hierro. Los registros de peajes del siglo XIV de Lekunberri, Lesaka, Bera y Amaiur así lo certifican.

En el caso de Lesaka y Bera, dichas fuentes hablan de la extracción de hierro y trigo navarros hacia Bayona y Gipuzkoa, a cambio de la entrada de pescado, a través de la ruta del Bidasoa. En el peaje de Pamplona, durante el año 1354, los principales productos de extracción hacia Gipuzkoa y Bayona, por Lekunberri y Amaiur, respectivamente, fueron el aceite, paños y textiles –que suponían el valor fiscal más alto–, sebo, cáñamo, algodón y especias, mientras que, se introducía en Navarra ganado porcino en grandes cantidades, hierro, cueros y pieles (Aragón, 2015). Los datos del peaje de Lecumberri del año 1363 (Elizari, 1986) muestran que el mayor trasiego en por ese punto correspondió al pescado cantábrico, fresco (sardinas y salmones) y seco (arenques).

El pescado tenía una presencia importante en la alimentación medieval. El precepto eclesiástico de la abstinencia de carne origina su consumo todos los viernes (y muchos sábados, tal vez para aprovechar los excedentes) a lo largo del año. Y en Cuaresma se convierte en un elemento fundamental de la dieta durante más de cuarenta días. El pescado seco era el más consumido. Solo en las poblaciones no demasiado alejadas de la costa como era el caso de Pamplona podía llegar pescado fresco. Para ser consumido el pescado un viernes, el jueves por la tarde ya debía de haber llegado a la aduana de Lekunberri.

Gipuzkoa era el mercado principal para el vino y aguardiente navarro. Para evitar la competencia del consumo fraudulento del vino aragonés que se hacía pasar como de origen navarro, y evitar que se introdujese ilegalmente saltándose las tablas, se dictó una normativa en virtud de la cual todo el vino aragonés que atravesara Navarra con destino a Gipuzkoa debía efectuar su entrada por Tudela y su salida por Gorriti. Lo mismo ocurrió en 1570, cuando tras surgir la competencia del vino de la comarca de La Rioja, se establecieron normas restrictivas para el comercio del mismo. Se exigió a los comerciantes guipuzcoanos que fueran a comprar vino riojano que pasaran obligatoriamente por el control de Lodosa o Viana, y salieran por la frontera de Gorriti (Rodríguez, 1992, pp. 456-460). Otros productos que salían por las aduanas de Lekunberri y Gorriti eran: lana, aceite (navarro y aragonés), trigo, azafrán, cáñamo, piel y cueros, etc.

La lana era el negocio más importante de España, y a través de Navarra y el puerto de San Sebastián, se exportaba no sólo la lana «burda» navarra y guipuzcoana, sino

también una parte no despreciable de la lana «merina» castellana. Se dictó una normativa en Navarra por la que la lana que se embarcara en San Sebastián sólo podía pasar por las aduanas de Gorriti y Goizueta⁶. También salía lana por la aduana de Segura hacia el puerto de Deba. Este era el puerto guipuzcoano más utilizado para los envíos al exterior de la lana castellana. Hasta mediados del siglo XVI la exportación de la lana castellana era gestionada por hombres de negocios burgaleses e iba dirigida a los países del Norte de Europa, principalmente a los Países Bajos. Santander y en menor medida Bilbao, Deba y San Sebastián eran los principales puertos exportadores. Pero los conflictos bélicos que fueron surgiendo en este siglo rompieron el eje comercial del Atlántico, con lo que el comercio de lana castellana se desvió a Francia, adquiriendo mayor importancia los puertos de Deba y San Sebastián (Bilbao, 2003, pp. 261-267).

Gipuzkoa deficitaria en la producción de cereales, se veía obligada a importar trigo de Navarra o de Europa. En situaciones de escasez las autoridades navarras en su afán de proteger a sus naturales prohibían la salida al exterior del trigo e incluso fijaban los precios de venta. En estas circunstancias el contrabando se intensificaba (Bartolomé, 1991, pp. 147-149).

A mediados del siglo XVIII, San Sebastián inició su declive como puerto navarro por excelencia a favor de las ciudades de Bayona y Burdeos, que se convirtieron en los principales suministradores y exportadores de los productos procedentes de Navarra y de otros territorios de la Corona. La llegada de los Borbones al trono de España en el año 1700 puso punto final a la eterna beligerancia entre ambas monarquías, lo que permitió que numerosos comerciantes franceses, vascofranceses y bearneses, se establecieran en Navarra para aprovecharse de los mismos privilegios que gozaban los navarros de importar productos extranjeros sin pagar aranceles. Estos comerciantes terminarían entroncando con las élites navarras. Los monarcas franceses llevaron a cabo una política de promoción de la ciudad del Adour hasta convertirla en su puerto principal en el comercio con la península (Zabalza, 2020, pp. 41-42; Azcona, 1996, pp. 49-58).

El territorio navarro se había transformado en una zona de paso para mercancías que iban a Aragón y Castilla. Los navarros importaban muchos más productos de los que consumían. La base del comercio navarro con Bayona residía la exportación de lana que era consumida en grandes cantidades por la pujante industria textil instalada en sudoeste de Francia. Los productos coloniales franceses y holandeses constituyó otro eslabón del tráfico comercial. Llegaban al puerto de Bayona, entraban en Navarra y se distribuían por toda la península. No había que abonar tasa alguna ya que no existían aduanas en la frontera.

No ocurría lo mismo con las mercancías que llegaban a Navarra a través de los puertos de guipuzcoanos y vizcaínos que debían superar tres cordones aduaneros, las

6 AGN-NEAN, Comptos Tablas, leg. 2, cap. 67.

aduanillas vascas, las tablas navarras y las aduanas con España establecidas en la línea del Ebro. Los comerciantes bayoneses aprovecharon hábilmente las ventajosas condiciones fiscales que le ofrecía su puerto que se había convertido en zona franca de libre comercio (Zabalza, 2020, p. 16).

Tras la derrota carlista en la primera guerra carlista (1832-1839), las aduanas interiores que habían existido entre las provincias vascas, con Navarra y con el resto de España, fueron trasladadas a la costa y a la frontera con Francia. Navarra perdía su condición de reino para convertirse en una provincia con amplia autonomía. Las diputaciones provinciales vascas y navarras que surgieron tras el final de la contienda bélica, abrieron a lo largo de los caminos portazgos o puestos de arbitrios para el cobro de los impuestos o tasas a las mercancías. Los arbitrios fueron suprimidos en la década de los cincuenta del siglo pasado.

11. CAÑADA DE LOS TOROS O CAMINO DE LAS PROVINCIAS

En las fiestas de Tolosa, sanjuanés y conmemoraciones importantes, se celebraban corridas de toros. Las reses bravas procedían de las dehesas de la Ribera. Por diversas vías pecuarias alcanzaban la localidad de Noain, y después los toros atravesaban la montaña navarra siguiendo un camino o sendero que recibió en el siglo XIX el nombre de «Cañada de los toros o camino de las Provincias». El recorrido era el siguiente: Getze/Salinas-Noain, Berriogoiti, alto de Añezkar, Muskitz, Oskotz, Etxaleku, Aldatz, bordas de Etxarri, Huitzi, Gorriti, Uli, Gaztelu, Tolosa. Los vaqueros conducían las reses bravas a través de caminos de comunicación vecinal, pero en los tramos Lekunberri-Gorriti-Uli-Tolosa y Berriogoiti-alto de Añezkar utilizaban el Camino Real. La cañada de los toros recibió en el siglo XIX el nombre de «Camino de las Provincias», por confusión con la antigua calzada medieval, debido al hecho de que en el trayecto de Berriogoiti-Añezkar, los toros eran llevados por el antiguo camino. Las primeras noticias que se tienen de la participación de toros navarros en los sanjuanés tolosanos son del año 1690, hasta entonces las actuaciones taurinas se limitaban a las «sokamuturras», esto es, hacer correr por las calles reses bravas criadas en los montes del País. En el acta del ayuntamiento del 28 de junio de 1690 aparece por vez primera la palabra «toreador». Con motivo del viaje de la Reina los días 26 y 27 de junio se dieron dos funciones con ocho toros de la Ribera y se trajeron cuatro toreadores. A éstos no se les abona dinero alguno, sino que son recompensados por el público que les arroja monedas conforme van ejecutando las suertes. Los toreadores actuaban lanceando, bien a pie o bien a caballo. Hasta el año 1790 no aparece el toreo de capa a pie como se conoce actualmente (Tuduri, 2003, pp. 33-34). Tras la apertura del camino carreteril en 1793, la conducción de los toros se hizo por carretera. Con el paso de los años se fueron complicando las conducciones debido al aumento del tráfico y a los accidentes que se generaban a consecuencia del paso de los toros por los pueblos. De ahí que, a partir de 1897, se comenzase a trasladar los toros por tren (ferrocarril del Norte, por Altsasu). Por último, desde finales de los años cuarenta del siglo XX se inició el transporte de las reses en camión.

12. CONCLUSIONES

Gracias a la investigación de campo y de archivos efectuada hemos podido reconstruir el itinerario de uno de los tramos del antiguo Camino Real que comunicó la capital del reino de Navarra con San Sebastián, y que dejó de utilizarse tras la construcción del camino carreteril entre los años 1784 y 1793. En el trayecto hasta Lekunberri el viejo camino de herradura y la actual carretera seguían un curso paralelo. El tramo Pamplona – Eritzeagoiti fue utilizado tanto por los arrieros que viajaban a San Sebastián como por los que se dirigían a Bizkaia y Araba, de ahí que recibiera el nombre de «Camino de las Provincias».

Hemos identificado antiguos edificios que fueron en su día posadas en las localidades de Eritzeagoiti, Urritza, Saratsate, Lekunberri y Azpirotz. En Gorriti se conserva la casa aduana.

El Camino Real fue utilizado por Iñigo de Loyola en mayo de 1521 cuando tras caer herido de gravedad en Pamplona fue conducido hasta su casa natal en Azpeitia. El itinerario seguido hasta Lekunberri por Iñigo y su grupo es bien conocido. Sin embargo, poco se sabe sobre qué rumbo tomaron en las etapas siguientes. Hemos encontrado datos que hacen suponer que llegado el grupo a Azpirotz abandonaron el Camino Real y tomaron un sendero que les condujo al barrio de Lezaeta, situado al pie del puerto, y de allí pasaron a Betelu y al valle de Araitz.

13. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivos

Archivo General y Real de Navarra/ Nafarroako Errege Artxibo Nagusia.
Archivo General de Gipuzkoa/ Gipuzkoako Artxibo Orokorra.
Archivo de la Cendea de Itza.
Archivo del Valle de Imotz.
Archivo del Valle de Larraun.
Archivo municipal de Betelu.
Archivo del Valle de Araitz.
Archivo municipal de Tolosa.

Referencias

Achón Insausti, J. A. (1988). Los intereses banderizos en la definitiva configuración de la frontera entre Guipúzcoa y el Reino de Navarra. *Príncipe de Viana*, Anejo 8, 257-266.
Achón Insausti, J. A. (1990). *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. II Edad Moderna (1500-1833)*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 315.
Achón Insausti, J. A. & Orella, J. L. (1988). Los intereses de la villa de Tolosa en la frontera navarro guipuzcoana. *Príncipe de Viana*, Anejo 8, 267-275.

- Aparicio, S. (2007). La violencia en Gascuña y los enfrentamientos anglo-navarros (siglos XIII-XIV). *Huarte de San Juan. Geografía e Historia*, 14, 9-31.
- Aragón Ruano, A. (2015). Comercio, transporte y conflictividad en las fronteras entre Guipúzcoa y Navarra durante la primera mitad del siglo XIV. *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 48, 19-55.
- Arocena, F. (1961). El viaje de Iñigo de Loyola herido. *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 17, 168-170.
- Azcona Guerra, A. M. (1996). *Comercio y comerciantes en Navarra del siglo XVIII*. Gobierno de Navarra, 626.
- Barrena Osoro, E. (1991). *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. II Antigüedad y medioevo*. Diputación Foral de Gipuzkoa, 258.
- Bartolomé Herranz, C. (1991). Las tablas de Navarra. *Príncipe de Viana*, 193(52), 139-162.
- Bilbao, L. M. (2003). Comercio y transportes internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVI. Una visión panorámica. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, 259-285.
- Díaz de Durana Ortiz de Urbina, J. R. & Fernández de Larrea Rojas, J. A. (2005). La Frontera de los malhechores: bandidos, linajes y villas entre Alava, Guipúzcoa y Navarra durante la Baja Edad Media. *Studia histórica. Historia medieval*, 23, 171-205.
- Elizari Huarte, J. F. (1986). *Peajes navarros. Lecumberri (1363)*. Institución Príncipe de Viana. Gobierno de Navarra 1986.
- Esarte Muniáin, P. (2001). *Navarra, 1512-1530. Conquista, ocupación y sometimiento militar, civil y eclesiástico*. Pamplona, 911.
- Esparza del Mar, H. (2001). Crónica de las lesiones infringidas en campaña a San Ignacio de Loyola en el sitio de Pamplona a principios del siglo XVI. *Revista Mexicana de ortopedia y traumatología*, 15(5), 235-240.
- Floristán, A. (1985). Vecinos residentes y vecinos foráneos en Navarra a mediados del siglo XVII. *Cuadernos para la etnología y etnografía en Navarra*, 17 (45), 5-15.
- García Arancón, M. R. (1989). Navarra e Inglaterra a mediados del siglo XIII. *Príncipe de Viana*, 186, 111-148.
- González Dios, E. (2015). *Tolosaldea 1615: el nacimiento de 14 villas*. EsukoIkaskuntza-Tolosako Udala, 215.
- González Enciso, A. & Vázquez Prada, V. (1993). *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*. Autopistas de Navarra, 430.
- Gorosabel Domínguez, P. (1899-1901). *Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa. Libro IV De los fueros privilegios y exenciones Capítulo IV De la libertad de comercio Sección I Del diezmo viejo*. Tolosa: Imprenta de la Provincia.
- Jimeno Jurío, J. M. (1990). *Toponimia de la cuenca de Pamplona: Cendea de Iza*. Euskaltzaindia, 420.
- Lacarra, J. M. (1976) *La Historia del Reino de Navarra en la Edad Media*. Caja de Ahorros de Navarra, 277.
- Lecuona, M. de. (1965). Itinerario de San Ignacio herido. *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 21, 436-437.

- Liceaga Herrero, V. & Orella Unzué, J. L. (1988). Las relaciones comerciales entre Navarra y Guipúzcoa desde mediados del siglo XIV hasta mediados del siglo XV. *Príncipe de Viana*, Anejo 8, 491-500.
- López de Mendizábal, I. (1964). Camino recorrido por Iñigo de Loyola desde Pamplona, donde fue herido, hasta Azpeitia y su casa solariega de Loyola. *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 20, 168-170.
- Marín Paredes, J. A. (2021). Los caminos en el medioevo: La apertura de rutas comerciales en los territorios vascos. *Lura Vasconiae*, 8, 43-84.
- Merino Malillos, I. (2021). Senderos de paz y guerra. Los caminos en los itinerarios de las comitivas reales y el tránsito de tropas por las provincias vascas y el reino de Navarra durante el Antiguo Régimen: usos, normas, significados e improntas. *Lura Vasconiae*, 18, 244-291.
- Orella Unzué, J. L. (1984). *Guipúzcoa y Navarra en los siglos XIII-XIV. Relaciones, intereses y delimitación de fronteras*. Cuadernos universitarios Mundaiz n.º 4. San Sebastián: Universidad de Deusto, 155.
- Recondo, J. A. (2010). *El Camino Real de Tolosa a Pamplona/Tolosatik Iruñerako Errege-Bidea*. Imagen Gráfica Navarra, 341.
- Recondo, J. A. (2011). *Tolosa en la conquista de Navarra*. En 1512. Euskal Lurraldeak eta nafar Estatua/ Los territorios vascos y el Estado navarro. San Sebastián: Nabarralde Txertoa, 65-90.
- Recondo, J. M. (1961). Itinerario de Iñigo de Loyola herido, Pamplona-Loyola en 1521. *Razón y Fe*, 153, 205-220.
- Rodríguez Garraza, R. (1992). Instituciones y comercio de Navarra en la segunda mitad del siglo XVIII. *Príncipe de Viana*, 196(53), 443-480.
- Solbes Ferri, S. (1994). La gestión de las tablas de Navarra heredada por los borbones en los inicios del siglo XVIII. Arrendamiento o gestión directa. En *Actas del III Congreso General de Historia de Navarra*, 2-20 (Web).
- Tuduri Esnal, F. (2003). Tolosa (1903-2003). *En el centenario de una plaza*. Editorial Gipuzkoako Kutxa.
- Zabalza Seguin, A. (2020). Tierras de penumbra. Frontera y comercio en la Navarra del siglo XVII (1600-1656). *Presses universitaires du Midi, Toulouse*, 307-322.

Entrevistas

- Javier Aldaz Berruezo (Berriobeiti).
Luis Miranda Orella (Añezkar).
Jesús Andueza Aldaz (Eritzebeiti).
Juan Alemán Astitz (Etxaleku).
Elena Elizalde Sorabilla (Etxarri).
Inma Etxarri Sukunda (Lekunberri).
Sebastián Etxetxikia (Azpirotz).
Alejandro Yeregi (Betelu).
Juan Garmendia Larrañaga (Tolosa).