

# LAS CARRETERAS, MOTIVO DE DESAVENENCIAS.

**Iñaki LINAZASORO**

Ahora que vivimos una desmadrada polémica respecto al proyecto de construcción de la autovía Andoain-Irurzun, que - ¡al fin! - nos puede acercar a navarros y guipuzcoanos, conviene recordar que estas decisiones de apertura de vías de comunicación, con frecuencia han sido fuente de encendidas polémicas.

Si analizamos el motivo, observaremos que es debido a una falta de solidaridad intermunicipal. En lugar de valorar tales progresos públicos como un bien común, priva el espíritu aldeano, cerrado, de defender únicamente y por encima de otras consideraciones más amplias, los intereses "de casa".

Ya en 1542, Rentería defendió a capa y espada el trazado de un camino de herradura desde Goizueta hasta el fiordo de Pasaia a través de su término municipal. "Veían" con visión futurista, que dicho cordón umbilical iba a ser beneficioso para la Villa y también para la provincia, puesto que iba a potenciar los embarques de productos navarros en el puerto pasaitarra. Pero la diatriba surgió con Tolosa, que entendía que el nuevo camino iba a desviar el tránsito de viajeros y mercaderías, que hasta entonces pasaba por la antigua capital.

Recordemos que a la sazón existían los arbitrios locales por peaje, lo cual producía importantes ingresos al erario público. Las Juntas Generales de Guipúzcoa abolieron el citado tributo en 1850 y, a cambio, la Diputación se hizo cargo de la conservación de todas las vías de tránsito construidas a expensas de los propios pueblos. No obstante, las JJ. GG. acordaron exigir un "real en arroba de vino", pecha que se recaudó en las mismas "mugas" provinciales.

La citada disposición trajo consigo la construcción de numerosas carreteras, entre ellas la que une Rentería con Lezo que se inauguró en 1866 y doce años después tuvo su continuación hasta Pasai Donibane.

En 1847, la Diputación abrió la carretera Andoain-Ventas de Irún a través de Pasaia y Rentería, la que pasado el tiempo se denominó N-1.

Curiosa y valiente fue la decisión que tomó el Ayuntamiento de Irún de costear íntegramente la construcción del puente internacional de Santiago, alineado con la hermosa Avenida de Francia. La inauguración tuvo lugar el 5 de noviembre de 1915 - en plena conflagración europea - y el costo ascendió a 355.108 pesetas, ni una más ni una menos. Los ediles irundarras consideraron a todos los efectos que el puente era algo suyo - ¡y muy suyo! - por lo cual establecieron un peaje de cinco céntimos por persona. Al cobrador, llamaban cariñosamente "Susero", palabra que deriva de "sus". que en euskera significa céntimo.

Nuestros antepasados mantuvieron un litigio carreteril con los navarros en relación con la vía Endarlaza-Behobia. Ellos, ya tenían el tramo terminado hasta el puente de Endarlaza, confín de su vasto mapa geográfico, en el año 1852, pero los guipuzcoanos demoraban el empalme hasta el barrio irunés de Behobia (apócope de Beko bidia.) Los navarros - ¡siempre p'álante! - invadieron el territorio várdulo y construyeron a sus expensas los 7 kilómetros de carretera, que todavía, o por lo menos hasta recientes fechas, es atendida por el antiguo Reino Navarrorum.





En 1790 se inauguró la N-240 que se adentra de Tolosa a Lizarza y Lekunberri. Supuso una mejora para las comunicaciones entrabamprovincias que hasta entonces se canalizaban por el barranco de Beotibar, Elduayen, Berastegi, Leiza. Esta decisión tuvo una contestación chocante del municipio de Berastegi, cuyas autoridades manifestaron: "Desviar las diligencias y carruajes por la nueva carretera de Lizarza es un disparate, ya que priva a los viajeros de la contemplación de la Casa Consistorial de Berastegi, que es la más hermosa del mundo..."

Los pitidos de las máquinas cuellilargas y asmáticas del ferrocarril del Norte, rompieron el idílico sosiego de nuestros pueblos a partir de 1864. Consciente del avance social que suponía el acercamiento físico al tren, el valle del Urola logró de la Diputación que se construyera una carretera hasta la estación de Zumárraga. Al objeto de que el vial pasase por el centro urbano de Urretxu en lugar de ceder este privilegio al pueblo vecino situado a escasos metros, los urretxuanos cometieron el despropósito de derribar el ábside de su templo parroquial.

El eminente periodista y vascófilo catalán Mañé y Flaquer, recorrió Euskalerría en 1876. Con las impresiones de todo lo que vió, dejó escrito "OASIS. VIAJE AL PAIS DE LOS FUEROS". En este libro describe la geografía, etnografía, historia y otras particularidades de nuestra tierra. Me llama la atención la descripción dedicada a Tolosa y la valoración negativa que hace de la apertura del ff. cc: "Los mercados y ferias de Tolosa que antes tuvieron grandísima importancia, se resienten hoy del estado de decadencia en que se halla la Villa que recibió un golpe mortal o la traslación de la capitalidad a San Sebastián y luego con la apertura del ferrocarril Irún-Madrid que le quitó el movimiento de diligencias y coches que paraban aquí para diversos puntos de la provincia. También le perjudica la facilidad con que ahora se va a Francia, pues muchos son los que antes se proveían de ropas y otros artículos en Tolosa y ahora van a comprarlos a Bayona".

Para Mañé y Flaquer, el recién estrenado y anhelado tren, tenía un signo negativo: alejaba a la clientela del comercio tolosano. Con las rápidas vías de comunicación actuales, tal vez suceda algo parecido, pues lo mismo nos pueden "llevar" que "traer", con la particularidad de que, hoy en día, nuestro vivir estresado ha despojado de muchos encantos al viaje, cuyo principal objetivo es el de llegar a destino a la mayor brevedad, haciendo abstracción de tantos bellos rincones que quedan por el camino.

