

# **LAS RAZONES DE LA SEPARACIÓN** **DE ZUMARRAGA DE GIPUZKOA EN** **1863**

A lo largo de la historia las relaciones de Zumarraga con Urretxu y con las demás poblaciones de la tierra guipuzcoana (a partir de mediados del siglo XV ya Provincia de Gipuzkoa), han sido, de forma general, buenas y cordiales. Del mismo modo, también han sido muy buenas las relaciones que ha tenido nuestra población con las instituciones que han representado a lo largo de la historia a la hermandad y a la propia provincia guipuzcoana.

Ello no quiere decir que, puntualmente, no haya habido problemas, y que incluso en alguna ocasión esos problemas fueran considerados como graves. En cualquier caso, la existencia de esos problemas puntuales no desmerece en absoluto la ya mencionada cordialidad, bien sea con otras poblaciones, bien con las instituciones provinciales.

El problema más grave que ha habido entre Zumarraga y las instituciones de la Provincia surgió en 1863, aunque fue prontamente solventado. Se plasmó en toda su crudeza para nuestra villa el 9 de julio de 1863, en el entorno de la reunión de las poblaciones guipuzcoanas en las Juntas Generales de Zarautz. Fue entonces cuando Nicolás de Soraluze, representante ante las instituciones provinciales de la Unión de la Santa Cruz de Arguisano (formada por Zumarraga y Ezkioga), decidió que la villa de Zumarraga debía separarse de la hermandad guipuzcoana.

El Ayuntamiento, vistos los antecedentes de lo que se estaba dilucidando, respaldó totalmente a su procurador ante las Juntas Generales, consumándose de este modo esa separación, no muy larga en el tiempo, pero sí, cuando menos, espectacular.

¿Qué razones tuvieron tanto Soraluze como Zumarraga para tomar esa determinación?

Una es, sin duda, la pugna político-técnica que se estaba manteniendo por la elección del trazado de carretera que había de unir la estación del ferrocarril de Zumarraga con la zona de Gerra-Errota, permitiendo así enlazar la zumarragarra estación del tren con Azkoitia, Azpeitia, Zestoa y Zumaia.

Detrás de la pugna por esa decisión había un grupo de cuestiones que influían, también, en el conjunto de factores que en esos mismos años se estaban acumulando, y los cuales estaban en relación más con la propia construcción del camino de hierro o ferrocarril: la desviación del río Urola en varios lugares (fundamentalmente en la zona de *Celaicoa* <hoy calle Secundino Esnaola>, aunque también en la zona que, a partir de la actual estación del ferrocarril de la Renfe, se dirigía hacia Legazpi). No hemos de olvidar que, tanto entonces como ahora, el río Urola era y es el límite o muga entre las villas de Urretxu y Zumarraga, y que, sobre todo en esa zona de *Celaicoa*, iba a provocar que Zumarraga ganara terreno a costa de Urretxu tras un complicado proceso que llevó el asunto hasta las mismas Cortes Generales, e incluso hasta la mesa de la Reina, autoridades que decidieron, en última instancia, que esa zona había de pasar a Zumarraga, tras ser así solicitado por los propios pobladores de *Celaicoa*, en una primera época urretxuarras.

Además de esos factores directamente relacionados con el ferrocarril, otro factor más, esta vez indirectamente relacionado con él, estaba enervando aún más las posturas, fundamentalmente la de Urretxu, la parte a la que afectó negativamente. Me estoy refiriendo a la conversión de un pequeño camino en una *carretera*, apta para poder soportar el paso de personas y carros de mercancías. Es el caso de un pequeño camino que, partiendo del templo parroquial zumarragarra, y desviándose totalmente del conocido como *Camino Real*, accedía al puente de Zubiberria (antecesor del actualmente conocido como *Puente del Isabel*).

Con la por entonces próxima construcción de esa nueva vía de circulación por la *Sociedad General del Crédito Mobiliario* (recordemos que ésta estaba obligado a construir nuevas vías allí donde destruía otras, que es lo que ocurrió cuando, al hacer pasar el ferrocarril por el punto cercano a *Celaicoa* tuvieron que destruir el conocido como *antiguo camino peatonal*), los *coches* de viajeros y de mercancías que circulaban por el entonces *Camino Real*, y que hasta entonces accedían desde Eizaga, podrían ahora dirigirse por esa *carretera* (actuales Avenida Iparraguirre y calle Secundino Esnaola), evitando así la bajada hasta el río, transitar por el estrecho puente de Zufiaurre y la ascensión hasta la mitad de la conocida como *Cuesta de Villarreal* para girar entonces a la izquierda y, tras

atravesar una distancia importante (actuales calles Labeaga e Ipeñarrieta), llegar hasta la salida hacia Bergara.

Tras esa afluencia de factores, los urretxuarras de la época podían sospechar que Zumarraga estaba intentando minar de una forma severa los medios de vida de su población. No debemos olvidar que Urretxu era una población que tenía un sector primario de las actividades económicas frágil (la relativamente escasa superficie municipal hacía que fuese pequeño el terreno dedicado a la agricultura y a la ganadería, el cual estaba, además, fuertemente condicionado por el monte Irimo). En esa situación, el *Camino Real* debía de constituir la base para una fuente fundamental de ingresos y, sobre todo, de expectativas importante para esa época y para el futuro, y el hecho de que Zumarraga reformase ese pequeño *camino* desde el templo parroquial hasta la salida hacia Bergara provocaba que el tráfico de personas y mercancías evitase el más largo y *tortuoso* Camino Real que pasaba por Urretxu, contribuyendo a establecer de ese modo unas condiciones duras para el futuro desarrollo de esa villa, y pudiendo hacer imaginable, también, que ello podría ser considerado por algunos como una probable *absorción, al menos económica*, de Urretxu por Zumarraga (posiblemente para algunas personas un ejemplo de esto último lo podían tener, *en miniatura*, y con todas las comillas que se desee, en el intento de segregación de Urretxu del terreno de Zelaikoa y su paso a Zumarraga).

Desde Zumarraga el problema no se veía de esa forma, aunque de forma probable e íntimamente algunos de sus dirigentes municipales no descartaran que el resultado final había de ser el que sospechaban los urretxuarras (no en vano, al menos ya desde el 30 de junio de 1842 se estaba pidiendo juntar las dos villas en una por el Ayuntamiento de Zumarraga).

Lo que se estaba intentando desde Zumarraga, al menos eso se deja ver de la documentación, salvo que queramos o imaginemos entrever *ocultas intenciones*, era no perder, e incluso ganar, con los cambios que se estaban produciendo en la fisonomía de esta zona con los trabajos que se estaban llevando a cabo para la instalación del camino de hierro, del ferrocarril.

Si en la zona más allá de la actual estación del ferrocarril (en dirección a Legazpi), ambos municipios habían tenido que hacer cesiones (Zumarraga había tenido que consentir el derribo de un molino, por ejemplo, y estuvo muy cerca de desaparecer la Casa Torre de Legazpi), y en otras zonas del trazado del ferrocarril había habido cambios, por ejemplo el traslado de una fuente de aguas muy saludables, la realización

de las obras del ferrocarril hizo desaparecer en cierta zona un pequeño camino vecinal. Pero como ya sabemos, la legislación de la época (en concreto, el Real Decreto de 14 de junio de 1854), obligaba a que si se destruían caminos o puentes, el ferrocarril debía reponerlos en las cercanías (es el caso del derribo del puente de Zubiberria, sustituido por el conocido como *Puente del Isabel*, o la pretensión de Zumarraga, apoyada por las instancias provinciales, de sustituir aquel pequeño camino que se dirigía desde el templo parroquial zumarragarra por un mejor y más grande camino que comunicase ese templo con el proyectado nuevo *Puente del Isabel*).

Zumarraga pretendía mejorar sus infraestructuras, y no por eso tenía que estar pensando, obligatoria y necesariamente, en perjudicar a Urretxu. Si con ese nuevo y más grande camino que se estaba planeando se hacía un favor a los viajeros y conductores de coches de viajeros y mercancías, acortando y mejorando el trayecto desde Eizaga a Bergara, tanto mejor, pero posiblemente no estaba en la intención de los zumarragarras que eso pensaban el torpedear de una forma deliberada el paso del *Camino Real* por Urretxu, aunque ciertamente eso pudiera ocurrir en la práctica.

Otro tanto podemos decir del terreno de *Celaicoa*, anteriormente en Urretxu y, tras el cambio de trazado del río, en este lado de la orilla zumarragarra del río.

Si en un primer momento, y tras comprobar la necesidad de suprimir el meandro por el que discurría el río (además de solucionar problemas a los ingenieros del ferrocarril, Zumarraga y Urretxu ganaban una mayor estabilidad de la zona, al menos de cara a evitar inundaciones provocadas por la existencia de ese meandro), Zumarraga no opuso graves objeciones a seguir considerando ese terreno como urretxuarra, fue fundamentalmente el decidido interés de los habitantes de esa zona en querer pasar a depender administrativamente de Zumarraga lo que animó a nuestras autoridades municipales a defender la postura de esos urretxuarras (en mi opinión, si no hubiera habido ese deseo de esos urretxuarras, Zumarraga hubiese seguido considerando esa zona como de Urretxu, pero una vez que esos urretxuarras expresaron el deseo de ser considerados como zumarragarras provocó que nuestra población emprendiese el largo y tortuoso proceso que desembocó en 1892 con el paso a Zumarraga de ese trozo de terreno, eso sí, con el apoyo de las autoridades provinciales en todo momento).

Una vez que, a posteriori, hemos podido conocer todo esto, nos dirigimos nuevamente a 1863 para ver qué estaba pasando en aquel año en relación a la construcción del camino que había de unir la estación del

ferrocarril de Zumarraga con Gerra-Errota para poder comprender mejor la decisión de Zumarraga de separarse de la hermandad guipuzcoana.

Del expediente obrante en Zumarraga, y preferimos tomar como referencia fundamental a la hora de escribir este texto lo que podemos tomar de los archivos zumarragarras, deducimos que nuestra villa prefería, por más barato y mejor camino (bastante llano, sin necesidad de efectuar grandes desmontes o destrucciones de parte de interesantes edificios o monumentos), que el camino que conectase la estación del ferrocarril con Gerra-Errota llegase desde la conocida por entonces como *Glorieta de Lasa* (hoy zona de principio de la calle Matxinporta – final de las hoy calles Iparragirre y Barrenkale, de Urretxu), por una zona más cercana al río Urola hasta el palacio de los Barones de Areizaga, y que desde ahí conectase con las actuales Kalebarren e inicio de la calle Piedad para, pasando por el nuevo camino que había de hacerse de Elizaberria (paralelo al que hoy transcurre por las calles Soraluze y Legazpi, de Zumarraga), acceder la zona donde se topaba con el mencionado camino que iba desde el templo parroquial a la zona de la estación del tren, por las hoy conocidas como Avenida Iparragirre y calle Secundino Esnaola (camino más amplio que el anterior que había, a construir, como sabemos, por la empresa que disponía el trazado del ferrocarril).

Era más barato para la Provincia porque, según cálculos efectuados por varios arquitectos, las expropiaciones necesarias al efecto no afectarían a edificios o propiedades importantes, y la construcción por esos terrenos más llanos no costaría tanto dinero como la solución que proponía Urretxu, que pasaba por tirar parte de su templo parroquial y de su casa consistorial (según Soraluze, las obras que se hubieron de hacer para esos derribos tuvieron un costo final de sesenta y siete mil seiscientos catorce reales) y, además, hacían conducir el camino por calle estrecha y con gran cuesta, mientras que la solución que prefería Zumarraga ni hacía destruir parte de edificios importantes para Urretxu, ni presentaba inconveniencias relativas a terrenos *más tortuosos*, sino que eran terrenos más llanos y más cortos, además de beneficiar también a la misma Urretxu pues, siempre según Zumarraga, facilitaba la edificación de una calle, además de evitar a los viajeros “el malísimo repecho del puente al punto de empalme del camino de Azcoitia, y porque es mas ventajoso a la generalidad, que es la base que ha de servir de guía para el buen gobierno”.

Además, siempre según los zumarragarras, si la más evidente lógica y los informes de un buen número de arquitectos y entendidos en obras aconsejaban hacer el acceso por ese lugar, la Provincia tardó años (desde 1859 a 1863) en prestar interés a ese tema, mientras que rápidamente la

misma Provincia había apoyado el derribo de parte del templo parroquial y de la casa consistorial de Urretxu (para la realización de esas obras, que debían ser costeadas por la Provincia, Urretxu había pedido, además, que se le indemnizase). Siempre según Zumarraga, no era lógica la actuación de la Provincia, puesto que estaba optando por un más largo, más costoso y más tortuoso camino, y no hacía caso a lo que estaba planteando Zumarraga.

Prueba de esto es que, siempre según nuestra población, si se hacía la comunicación subiendo la *Cuesta de Villarreal*, tras dejar atrás el puente de Zufiaurre, se llegaba al cruce cercano al por entonces Ayuntamiento de Urretxu (hoy en el inicio de la calle Iparraguirre), y ese empalme era “el peor de los muchos malos que tiene Guipuzcoa por sus frecuentes divisorias: es una calle al cual confluyen 4 distintas sin que detrás de ellas se puedan ver los conductores de carruages casi hasta llegar al mismo punto de empalme y de una de las avenidas 11 por ciento en los 20 metros que la anteceden”<sup>1</sup> (sic). Estaba haciendo referencia a que había un desnivel de 11% en uno de los accesos a ese punto.

De la misma forma, señalaba nuestra villa que, de hacerse el camino por ese lugar, había que recorrer una mayor distancia, parte de ella de fuerte pendiente, y que si se hacía el trazado propuesto por Zumarraga, por aquel que se dirigía del palacio de los Areizaga a la glorieta de Lasa, sería un menor trayecto, y más suave.

A pesar de todo esto, Zumarraga estaba dispuesta, de todas formas, a costear de sus propios medios la construcción del camino de la glorieta de Lasa a la casa de los Barones, para lo cual simplemente pedía a la Provincia la declaración de utilidad pública, pero también a esto fue contraria la Provincia.

A todo este cúmulo de elementos había que sumar el gran retraso que estaba experimentando la construcción del camino de Elizaberria (proyectado de forma paralela a las actuales calles Soraluze y Legazpi) hasta la unión con el proyectado camino lateral que desde el templo parroquial de Zumarraga accedía a la zona de la estación del ferrocarril, pues había sido aprobado por las Juntas Generales de Zestoa de 1860 y no se empezaba su ejecución (ya siete arquitectos imparciales habían declarado que ese camino era de utilidad pública).

A este grave conflicto de intereses se unió un asunto puntual: la designación de la población donde había de residir el notario de la zona

---

<sup>1</sup> Ver AMZ, Sección D, Negociado 5, Libro 1, Expediente 16.

(había que optar entre Zumarraga, Urretxu y Legazpi). Mientras cada villa lo pretendía para sí, alegando razones de población y de importancia actual Zumarraga, y otro tipo de razones más *históricas* Urretxu, parecía, siempre según Soraluze, que la Provincia prefería que estuviese en Legazpi.

Pues bien, para protestar contra todo esto ( y fundamentalmente por el tema de los diferentes trazados del camino que había de llegar hasta el inicio de la actual calle Secundino Esnaola), y una vez que se le concedió el turno en la palabra, se levantó una vez más Soraluze el 9 de Julio de 1863 en Zarautz, y cuando varios procuradores de otros pueblos intentaron acallarle, pues no deseaban oír más sobre ese tema (Soraluze había expuesto más de una vez sus opiniones sobre la cuestión), fue cuando el Corregidor, máxima representación de la monarquía y autoridad que presidía la Junta General (en sus ausencias actuaba como tal el alcalde de la población donde se reunían las Juntas), impidió hablar al representante de Zumarraga, por lo que éste, siguiendo concretas instrucciones que anteriormente había recibido de Zumarraga, comunicó que Zumarraga se desligaba de los derechos y obligaciones para con la Provincia de Gipuzkoa, abandonando aquel lugar.

Se consumaba de este modo una ruptura entre la villa de Zumarraga y las instituciones provinciales, ruptura que, como ya ha sido señalado más arriba, no fue duradera en el tiempo.

Una vez acabado el estudio de los documentos históricos obrantes en el Archivo de nuestra villa, concluyo señalando que Zumarraga luchó por lo que creía justo y que beneficiaba a la misma villa y, vía pagos de obras, al interés general de las poblaciones guipuzcoanas. Del mismo modo, Urretxu se defendió de la mejor forma que pudo contra una serie de razones *técnicas* que iban en disonancia con el futuro estratégico de sus actividades económicas (como hemos visto, en aquellos años se estaban dilucidando cuestiones como evitar un peligroso meandro para facilitar la labor de los ingenieros del ferrocarril, además de evitar, de ese modo posibles inundaciones, o la construcción de un camino más corto y menos tortuoso, a la vez que ello podía implicar la destrucción, al menos en parte, de importantes edificios urretxuarras). Por ello las autoridades zumarragarras, y siempre según opinión del que esto escribe, no actuaron fundamental y deliberadamente en contra de los postulados de las autoridades de Urretxu, si no que creyeron que era la propia Provincia la que, desentendiéndose, siempre según su opinión, de razones más técnicas, apoyaron las posturas más *políticas* que defendían las autoridades de Urretxu.

ARCHIVO MUNICIPAL DE ZUMARRAGA