



* **Hernani por el camino de Astigarraga**, en su lengua original *Ernani from the Astigarraga Road*. Autor: Thomas Lyde Hornbrook (1830). Esta acuarela nos acerca a los medios de transporte de aquella época.

EL CAMINO REAL Y LA CASA DE POSTAS DE ASTIGARRAGA

Lourdes Odriozola

Desde el siglo XVI Gipuzkoa mostró tener una gran preocupación y un interés permanente por mantener en buen estado su red viaria por considerarlo una necesidad de primer orden en una provincia limítrofe con un país extranjero, asunto que, además, fue tratado reiteradamente en las Juntas Generales. Llegado del Siglo de las Luces la Provincia dio un paso más con la idea pionera de construir un nuevo Camino Real.

Esta vía de comunicación marcó un hito en Gipuzkoa. Concebida como una arteria integradora del espacio guipuzcoano, fue la plasmación de un plan que intentaba mejorar las comunicaciones intraprovinciales, reforzar los vínculos entre las localidades del propio vial y revalidar la condición estratégica del Territorio en el eje Madrid-Baiona. Se trataba de un proyecto de gran envergadura, costeado íntegramente con los recursos guipuzcoanos, que mereció la admiración de muchos de los foráneos que lo utilizaron.

Las obras del Camino Real se desarrollaron, en general, entre 1760 y 1779 siendo el tracista elegido el arquitecto guipuzcoano Francisco Ibero y el ideólogo de su financiación Martín José Areizaga. En el proyecto inicial, dispuesto ya para 1752, el ramal principal discurría entre Arlaban (junto a Leintz-Gatzaga) e Irun e incluía en el itinerario a las localidades de Leintz-Gatzaga, Eskoriatza, Aretxabaleta, Arrasate, Oñati, Legazpi, Urretxu, Zumarraga, Ezkioga, Itsasondo, Legorreta, Ikaztegieta, Alegia, Altzo, Tolosa, Irura, Villabona, Andoain, Urnieta, Hernani, Astigarraga, Errenteria, Oiartzun e Irun. Pero fue modificado con la eliminación del trayecto comprendido entre Oñati y Legazpia a través de Udana para ser reemplazado por otro que discurría por Deskarga para así llegar directamente a Urretxu.

La nueva carretera tuvo una longitud total de 378.947 pies (102,31 Km) y costó a las arcas provinciales la suma de 4.475.708 reales de vellón. Por lo que al tramo de Astigarraga respecta, tuvo una extensión de 18.090 pies (el 4'7% del trazado total) e importó una inversión de unos 223.000 reales de vellón, que fue abonada a lo largo de los cinco años que duró su ejecución.

Su construcción revalorizó el papel estratégico de Astigarraga en las comunicaciones terrestres de la Provincia al convertirse en un lugar de paso obligado para acceder a Navarra y Francia a

través de Irun, y punto de partida y/o salida de los ramales interiores de Hernani a Donostia y de Astigarraga al puerto de Pasaia.

Tras la conclusión de las obras, uno de los mayores problemas que se presentó fue el del ruido de los carros que “chillaban”. Con este motivo surgió la polémica de las llantas con que iban dotados los vehículos. La experiencia demostró que los carros provistos de llanta estrecha eran incompatibles con la conservación del nuevo camino, por lo que desde 1772 la Diputación dirigió continuamente circulares a los municipios comprendidos en el trazado del Camino Real, instándoles a proceder con el debido celo contra los carros de llanta estrecha y las rastras e imponiéndoles multas que iban de los 8 reales de vellón a 1 ducado. Así bien, se estableció una tasa por la utilización del vial, que había que pagarla en las cuatro aduanas que había en su recorrido (Leintz-Gatzaga, Zumarraga, Villabona e Irun), como medio persuasivo para estimular la colocación de llantas de mayor ancho y proporcionales al peso que tuviesen que soportar los carruajes y lograr, así, una mejor conservación de la carretera.

Su construcción revalorizó el papel estratégico de Astigarraga en las comunicaciones terrestres de la Provincia al convertirse en un lugar de paso obligado para acceder a Navarra y Francia a través de Irun...

Pero los carros de los comerciantes no eran los únicos que ocasionaban ruidos en el Camino Real a su paso por Astigarraga, puesto que hasta la apertura del vial Andoain-Donostia en 1847 fue surcado por muchos de los pesados carruajes tirados por mulas de la Compañía Diligencias Generales de España. Concebido con un servicio rápido de transporte de viajeros, fue utilizado por muchos extranjeros, entre los que estuvieron varios escritores románticos de la época como Mesonero Ramos, Teófilo Gautier, Alejandro Dumas, Víctor Hugo... que nos dejaron constancia de su paso por Astigarraga.

Por los libros de derroteros de estos viajeros sabemos que las diligencias estaban pintadas con llamativos colores y que el personal empleado en ellas tenía una indumentaria muy vistosa, compuesta por un sombrero puntiagudo de terciopelo con borlas de seda, chaqueta oscura con alamares de color, unos calzones cuajados de botones de filigrana, polainas de cuero, corbata de colores y faja ▶

colorada. Muchos de ellos también hacen alusión a la inseguridad del viaje, por lo que al llegar a Irun y retomar el viaje para hacer la siguiente etapa, que culminaba en Astigarraga, los carruajes eran escoltados en su parte trasera por miqueletes para protegerlos de los bandidos.

Las diligencias partían de la estación de postas de Irun con dirección a Astigarraga a primera hora de la mañana. Tras salir del casco urbano de la localidad fronteriza, los pasajeros comenzaban a disfrutar de un paisaje encantador, que Gautier lo calificaba de “algo suizo”, salpicado de los rojos tejados de los caseríos del entorno, cultivos diferentes y bosques de árboles que hacían un fuerte contraste con las cumbres de las montañas que se perdían en el espacio.

Llegaban a Astigarraga a la tarde y no partían hacia Tolosa hasta la media noche. Aprovechando las pocas horas de luz que les quedaba, antes de hospedarse en la casa posada de “Zamora Chiqui” para reponer fuerzas, algunos de estos pasajeros salían a pasear por las inmediaciones, entre ellos, Teófilo Gautier. A él particularmente le llamó la atención la iglesia de Santa María de Murguía, de la que dijo tenía una “apariencia más guerrera que contemplativa”, y la gran campana suspendida que había en el claustro abierto a su alrededor.

Pero lo que le realmente le sorprendió fue la casa posada de “Zamora Chiqui” en la que pernoctó una noche. Regentada por Agustín de Urquizu y su mujer Catalina de Errazquin y tras el fallecimiento del cabeza de familia, por ésta y sus hijos, abrió sus puertas en 1823 cuando el matrimonio se hizo con su propiedad y con la de la casa Zamora ante el incremento del paso de viajeros por la localidad. En 1828 se incorporó al servido de la red estafetas o paradas de postas de la Compañía Diligencias Generales de España y como tal, sus arrendatarios se comprometieron a tener en sus cuerdas varias caballerías y los repuestos materiales que pudieren necesitar los coches.

La fama de esta posada rebasó las fronteras de Gipuzkoa. Considerada por Pascual Madoz como “quizá la mejor de todas las de la carretera”¹, las excelencias de sus instalaciones, servicio y gastronomía fueron, además, glosadas por el escritor Gautier en su obra *Viaje por España (Tras los montes)*².

Por lo que al local respecta, le impresionó la “blancura deslumbrante de la cortina, de la cama y de los balcones, la limpieza de los suelos, digna de las casas de Holanda, y el cuidado en todos los detalles”. Del personal encargado de su atención le sorprendió que fueran “unas muchachas hermosas y fuertes, con magníficas trenzas colgando sobre los hombros, bien vestidas y que no se parecían en nada a las maritornes que aguardábamos, iban y venían con una actividad de buen augurio para los clientes”. La cena, buena y bien servida, no se hizo aguardar y le pareció tan exquisita que la relató con todo lujo de detalles. Compuesta de una “sopa grasienda”, cocido de garbanzos y col con trozos de carne de vaca, ternera, chorizo, jamón, pimienta, salsa de tomate y azafrán –que les fue servido en fuentes diferentes para que cada comensal los mezclara en el plato a su gusto–, pollo, pescado frito (truchas o merluza), cordero asado, espárragos, ensalada y de postre, queso y almendras tostadas, fue, además de opípara y succulenta, no apta para cualquier estómago. Regó tan sabrosos manjares con un espeso vino tinto.

Llama la atención que en este menú no aparezca la sidra, máxime si tenemos en cuenta que cuando para esta época la calidad de las sidras de Astigarraga sobresalían sobre las del resto de Gipuzkoa y algunos viajeros se hicieron eco de ello pero, también, porque la casa de postas contaba con varios manzanales entre sus pertenecidos.

Tras la apertura de la carretera Andoain-Donostia en 1847 muchos vehículos dejaron de transitar por Astigarraga y al poco tiempo la posada cerró sus puertas porque dejó de ser un negocio rentable. En 1849 las monjas agustinas compraron este inmueble para instalar en el convento de la comunidad.

No cabe duda alguna que Astigarraga no sólo fue uno de los municipios de Gipuzkoa a los que más les favoreció la construcción del Camino Real, sino que merced a él y a la posada de “Zamora Chiqui” la localidad fue un referente de primer orden para el hospedaje de los viajeros. ■

1) MADDOZ, Pascual: *Guipúzcoa 1845-1850 (Edición facsímil)*. Salamanca: Ámbito-Juntas Generales de Gipuzkoa, 1991, p. 26.

2) Toda la obra puede ser consultada en http://www.bocos.com/dwgautier_indice_itinerario.htm.