

LAS CARRETERAS DE LOS ESCLAVOS

Algunas de las carreteras de montaña más atractivas de Gipuzkoa ocultan una historia negra: fueron construidas por trabajadores forzados del franquismo entre 1939 y 1945. Las recorreremos con la memoria de los últimos testigos.

TEXTO Y FOTOS



Ander Izagirre
(@anderiza)

Autor de libros como 'Cansuelos', 'Pirenaica' o 'Plomo en los bolsillos'. Ganó el Premio Europeo de Prensa en 2015 por un reportaje sobre crímenes militares en Colombia y el Premio Euskadi de Literatura en 2017 por el libro 'Potosí'.



Batallón de trabajadores forzados en Jaizkibel · Foto cedida por Luis Ortiz Alfau

Son las mejores carreteras para andar en bici: solitarias, serpenteantes, asomadas al mar, sumergidas en bosques, montaña arriba, montaña abajo, construidas por esclavos. De hecho, son las mejores carreteras de Gipuzkoa para andar en bici precisamente porque las construyeron esclavos: Jaizkibel, Erlaitz, Arkale, Aritxulegi...

Las construyeron entre 1939 y 1945, porque las autoridades franquistas temían invasiones desde Francia. Las construyeron para que sus tropas pasaran de un valle a otro, para subir a las

fortificaciones, para comunicar puestos remotos. Son carreteras con lógica militar —con una lógica militar antigua—, sin ninguna lógica civil. Y por eso son tan buenas para recorrer las montañas, porque dan rodeos, porque suben y bajan, porque a casi nadie se le ocurre ir en coche por ellas.

¿Quién va a recorrer estas carreteras comarcales, estrechas y reviradas, por un trayecto más largo que el de las carreteras nacionales? Pues nosotros, los ciclistas, los amantes de las carreteras inútiles. Los amantes felices, ignorantes, de las carreteras inútiles.

JAIZKIBEL

Habré subido a Jaizkibel un millón de veces. Conozco de memoria cada rampa, cada curva, cada descansillo. Pero en realidad no conocía nada. Pasé un millón de veces por la primera rampa desde Lezo, junto a los muros ruinosos de la cuneta derecha, y nunca me pregunté qué eran. Son los restos de un campamento: aquí apiñaban a los esclavos que construyeron esta carretera. Yo no lo supe hasta el año 2016.

—*A mí me empujaron con un fusil y me dijeron tira p' delante. Ese fue todo el contrato que me hicieron*—dice Luis Ortiz Alfau, bilbaíno de 102 años, republicano, uno de los quince mil esclavos que construyeron estas carreteras.

Luis pasó por las peores derrotas de la Guerra Civil—incluyendo el bombardeo de Gernika, la batalla del Escudo o la huida bajo la nieve de Cataluña a Francia—, fue encerrado en los campos de concentración de Gurs, Deusto y Miranda de Ebro, y en julio de 1940 lo mandaron a un batallón de trabajos forzados, donde estuvo dos años y medio, primero en el valle del Roncal y luego en Oiartzun.

Luis es un hombre con boina perpetua, que no llega al metro sesenta, delgado, de movimientos ágiles, que achina los ojos y acerca el oído para escuchar mejor. En septiembre de 2016 vino a Jaizkibel para inaugurar la placa que colocaron en los muros ruinosos de la primera rampa: la placa que dice, por fin, que esta carretera fue construida por esclavos del franquismo. A sus cien años, Luis hizo 250 kilómetros en el coche de un amigo para desvelar la placa.

—*Es que no queda nadie más, así que tengo que venir y dar testimonio.*

Hoy subo despacio. Me paro para ver entre la maleza los restos de los barracones, los almacenes, la capilla, la cocina. Los itinera-



Carretera de Oiartzun a Lesaka

rios cotidianos también se transforman cuando viajamos por su historia: en esta primera rampa, ya nunca dejaré de ver lo que me contó Luis.

—*Los cocineros preparaban la comida en unos peroles enormes. Un día estaban haciendo el caldo con una pata de vaca. Al acabar, cogieron el hueso y lo tiraron al monte. Entonces salió corriendo un prisionero y se lanzó a por el hueso. Es que nos hacían pasar un hambre horrible. Casi al mismo tiempo apareció un perro*

Cima del Erlaitz con Aiako Harria al fondo · FOTO: MIKEL ARRIZABALAGA





Batallón de trabajadores forzados en Oiartzun (en el centro Luis Ortiz Alfau): Foto cedida por Luis Ortiz Alfau

vagabundo, que tendría tanta hambre como él, también se tiró a por el hueso y empezaron a pelearse. Fue un espanto. El perro le destrozó el brazo izquierdo al pobre hombre, le quitó el hueso de la vaca y lo dejó sangrando, todo el brazo desgarrado.

Luis se lleva las manos a las sienes.

— Todavía tengo pesadillas con aquello. Los gruñidos, el brazo destrozado, toda esa sangre.

Casi al mismo tiempo apareció un perro vagabundo, que tendría tanta hambre como él

Desde la parte alta de Jaizkibel se ve casi toda la costa vasca: del faro de Biarritz al cabo de Matxitxako. Esta montaña tiene una forma alargada y suave, como el lomo de un saurio recostado junto al mar, y los ciclistas subimos por el espinazo. En la bajada hacia Hondarribia encontramos el motivo por el que existe esta carretera: el fuerte de Guadalupe.

Lo construyeron en el año 1900: una mole de 30.000 metros cuadrados con muros, fosos, baterías, nidos de ametralladoras, patios, túneles, alojamiento para seiscientos soldados y cañones que apuntaban en todas direcciones. En muy pocos años, con el nacimiento de la aviación, ya no servía para nada. Pero los fran-

quistas mandaron a miles de presos a construir la carretera, solo para llegar a este fuerte que luego no utilizaron. Se limitaron a instalar un observatorio y una ametralladora antiaérea. El fuerte de Guadalupe quedó como un enclave irrelevante en la irrelevante Línea P: la línea de fortificación pirenaica, un monumento al cementismo militar que ahí se quedó, con su rosario de búnkeres a lo largo de la cordillera. Nunca sirvió para nada, que es lo mejor que se puede esperar de obras así.

ERLAITZ Y PIKOKETA

Desde Irun pedaleo hacia el sur, siguiendo la orilla del arroyo Arantzate, hasta la base de Aiako Harria. Allí, junto a los muros de una ferrería del siglo XIII —hoy sidrería Ola—, arranca una subida muy empinada —cuatro kilómetros con un desnivel medio del 10,25%—, que llega hasta un fuerte abandonado en la cumbre de Erlaitz y baja por la otra vertiente, por la zona de Pikoketa, hasta Oiartzun. ¿Qué sentido tiene esta carretera violenta, sinuosa, a través del bosque y de una montaña deshabitada? Sin lo que pasó durante la Guerra Civil, nunca se habría construido.

En una de las curvas del descenso está el caserío nuevo de Pikoketa. En ese mismo lugar, pero en el caserío viejo, un destacamento de milicianos vigilaba el valle de Oiartzun. Los franquistas

venían avanzando por el Bidasoa para conquistar Irun, ocupar la frontera y cortar el suministro de armas desde Francia para los republicanos. Pero el 21 de julio los republicanos volaron el puente de Endarlatsa. Así que los franquistas tuvieron que atravesar las montañas por Lesaka, Agina y Aritxulegi, con mil fatigas. Cuando bajaron al barrio oiartzuarra de Ergoien, el coronel Beorlegui se encontró con el pastor Bernardo Iparragirre.

—*Me puso delante de las tropas y me dijo: «Venga, llévanos a Pikoketa».*

Iparragirre lo contó en el documental *Gau iluna*, de Mikel Mendizabal. Los franquistas querían tomar el fuerte de Erlaitz, donde los republicanos tenían un cuartel montaño, y bajar desde allí a Irun. Pero a mitad de camino estaba el caserío de Pikoketa con su pequeño destacamento. La mañana del 11 de agosto había allí quince defensores: algunos eran carabineros, otros eran miembros de las juventudes comunistas de Irun, incluidos una chica de 16 años, otra de 17, dos chicos de 17, otro de 18... El coronel Beorlegui aprovechó la niebla para atacar con ametralladoras. Dos defensores huyeron, los otros trece salieron con las manos en alto y fueron apresados.

—*Aquí mismo los pusieron* —dice Iparragirre, testigo de la escena. Señala la fachada actual del caserío, que entonces era una pared lateral—. *Beorlegui venía con un cura. Les preguntó si querían confesarse, dijeron que no; entonces los pusieron en el muro y los fusilaron.*



Ruinas del fuerte de Erlaitz · FOTO: MIKEL ARRIZABALAGA

Cerca del caserío, junto al aparcamiento, hay un monolito y una placa con los nombres de los trece fusilados.

Y casi al final de la bajada de Erlaitz, junto al poste del punto kilométrico 1, quedan otros restos tenues, unos suelos de cemento entre la hierba. Las viejas fotos aéreas lo confirman: justo ahí estaban los barracones de los presos que construyeron la carretera. A su lado permanecen el caserío Markelainberri y el caserío Babilonia, que dio nombre a este campamento de esclavos.

Túnel de Aritxulegi



—*¡El campamento Babilonia!* —recuerda Luis Ortiz Alfau—. *A los de nuestro batallón nos tuvieron allí.*

Durante sus dos años y medio de trabajados forzados, a Luis le dieron dos permisos: uno para ir en autobús del Roncal a Pamplona, casarse allí con su novia que llegaba desde Bilbao y volver esa misma tarde al campamento de presos; y el otro, para que su ya mujer pudiera visitarlo un día en esta zona de Oiartzun.

—*Pasamos una noche en una habitación alquilada en el barrio de Gurutze.*

La bajada de Erlaitz termina precisamente en Gurutze, donde hay una casa, Galdosenea, que en la posguerra alquilaba habitaciones. Mantienen un bar casi idéntico al de 1940, como se ve en la foto que conservan en una vitrina: el suelo de baldosas ajedrezadas, el mostrador con una báscula antigua, los estantes repletos de botellas y latas de conservas, la abuela Tomasa Arbide sirviendo un vaso de vino a un soldado. Su nieto Adrián me explica que en esta casa se alojaban los mandos militares y algún preso al que concedían un permiso excepcional.

—*Mis abuelos atendían a los militares y a los guardias civiles en el bar, y al mismo tiempo escondían los paquetes del contrabando en el caserío.*

Setecientos metros más arriba de Gurutze está el alto de Arkale. Es otra carretera que construyeron los presos republicanos, para llegar desde Erreterria hasta estas peñas estratégicas. El monte está perforado por túneles muy bien conservados, con bóvedas de hormigón en los primeros tramos, luego galerías de roca viva, tramos de escaleras, casamatas y miradores. Atravieso el monte Arkale por los pasadizos subterráneos y me asomo al otro lado. Si fuera un centinela de 1950, desde este agujero podría vigilar el corredor Donostia-Erreterria-Irun y vería justo enfrente el monte Jaizkibel. Ahora vivimos tiempos mejores: delante del mirador crece un bosquecillo de pinos, castaños y avellanos, y no se ve nada.

El monte está perforado por túneles muy bien conservados, con bóvedas de hormigón en los primeros tramos

ARITXULEGI

De Oiartzun a Lesaka, la carretera recorre 19 kilómetros por unas montañas en las que hay unos pocos caseríos desperdigados, por un trazado sinuoso que se mete en los bosques, que se apoya en muros y contramuros para bajar a los barrancos, que atraviesa un túnel de fama negra. Los franquistas la construyeron porque habían comprobado que la ruta del Bidasoa era muy vulnerable. Querían una alternativa para mover tropas entre Donostia y el Bidasoa. A partir de 1939, más de cuatro mil presos abrieron esta carretera con pico, pala, dinamita y carretillas.

La subida al collado de Aritxulegi se arrima, en la parte final, al granito vivo de Aiako Harria. Allí tenían a los primeros trabajadores, metidos en pequeñas cuevas donde amontonaban helechos para dormir contra la roca. Más tarde levantaron barracones en el paraje de Arritxulo, junto a la boca del túnel, como se ve en las fotos de 1941.

Muchos vecinos de Oiartzun hablan de la miseria que sufrían los presos en Aritxulegi: andaban hambrientos y descalzos, sufrían tifus, sarna, tuberculosis, picaban piedra, empujaban carros de



tierra, recibían palizas por cualquier tontería, a siete los fusilaron como represalia por otro preso que se había fugado. Ni a los mulos se les trata así, dicen. Cómo podían tratar así a un hombre, dicen.

En 1948, Segundo Pagadizabal era un mozo que tuvo que apartar su carreta de bueyes para dejar pasar a tres coches veloces. En uno de ellos iba Franco, que subía a inaugurar el túnel. Otros testigos de aquel día se asombraron por su estatura: “*¿Ese canijo es Franco? Mecagüen la leche...*”.

—*A veces aparecía algún preso en nuestro caserío* —dice Pagadizabal—. *Venían medio muertos, muy pálidos, arrastrados. Les dábamos un poco de queso y un trago de vino, y resucita-*



Carretera de Jaizkibel - FOTO: MIKEL ARRIZABALAGA

ban. Si encontraban por ahí un nabo, lo pelaban y se lo comían crudo. Hasta las mazorcas de maíz se las comían crudas: crac-crac-crac...

El túnel de Aritxulegi, justo en la cima del puerto, también exigió su precio en carne. Los presos tenían que picar el granito a mano durante horas para colocar cartuchos y avanzar con las voladuras. El testigo Xebe Sistiaga habla de los sesenta centímetros diarios que tenían que comerle a la roca, de los castigos si no lo lograban, de aquellas piltrafas humanas que se desvanecían de agotamiento y de hambre, de los heridos y los moribundos que bajaban en angarillas por el monte.

Habrá pocos tramos más dulces para pedalear que el que viene a partir del túnel: la bajada al embalse de Endara, la subida por el hayedo hasta el alto de Agina, la bajada curveante hasta Lesaka. Quien sigue una huella debe un agradecimiento. Los ciclistas que recorremos estas carreteras deberíamos, por lo menos, contar su historia.

NOTA:

Este texto está basado en el primer capítulo del libro 'Pirenaica. Catorce crónicas de la cordillera', editorial GeoPlaneta, de Ander Izagirre.