



PIRENEICA



Ander Izagirre

catorce crónicas
de la cordillera

geoPlaneta



PIRENAICA

CATORCE CRÓNICAS DE LA CORDILLERA

Ander Izagirre

Ilustraciones de Carmen Bueno

Pirenaica – Catorce crónicas de la cordillera

1ª edición

geoPlaneta

Av. Diagonal 662-664. 08034 Barcelona

info@geoplaneta.es – www.geoplaneta.com

© Editorial Planeta, S.A., 2018

© Textos: Ander Izagirre, 2018

Ilustraciones de Carmen Bueno

Diseño: Lookatcia.com

ISBN: 978-84-08-18554-3

Depósito legal: B.2.010-2018

Impresión y encuadernación: Liberdúplex

Printed in Spain – Impreso en España

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.

Índice

0

¡Clac!

11

01

San Sebastián > Eugi (136 km)

El camino de los esclavos

13

02

Eugi > Donibane Garazi (103 km)

El camino de Roldán, Santiago y otras mentirijillas

43

03

Donibane Garazi > Isaba (79 km)

El camino que acabó con Basajaun

65

04

Isaba > Laruns (92 km)

El camino de los pactos

89

05

Laruns > Argelès-Gazost (47 km)

El camino de los que no tenemos nada mejor que hacer

105

06

Argelès-Gazost > Luz-Saint-Sauveur (20 km)

El camino de la república de pastores

123

07

Luz-Saint-Sauveur > Bagnères-de-Luchon (95 km)

El camino del Tour de Francia

133

08

Bagnères-de-Luchon > Esterri d'Àneu (112 km)

El camino del oso

159

09

Esterri d'Àneu > La Seu d'Urgell (113 km)

El camino de las condesas pelirrojas

177

10

La Seu d'Urgell > Porté-Puymorens (102 km)

El camino para crear un paisito independiente

197

11

Porté-Puymorens > Vilafranca de Conflent (77 km)

El camino de la guerra de los *stops*

223

12

Vilafranca de Conflent > Céret (90 km)

El camino de la montaña medio mágica

239

13

Céret > Cabo de Creus (100 km)

El camino para desmontar el mundo

257

14

Cabo de Creus > Sant Pere de Rodes (26 km)

Epílogo

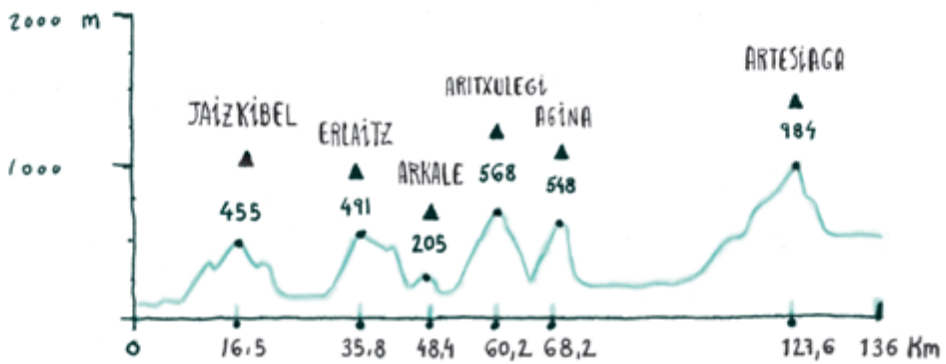
283

San Sebastián > Eugi El camino de los esclavos



Distancia: 136 km

Desnivel acumulado: 3030 m



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 mi tierra para andar en bici precisamente porque las construyeron esclavos.

Jaizkibel, Erlaitz, Arkale, Aritxulegi, Agina, Artesiaga.

Las construyeron entre 1939 y 1945. Las construyeron en Guipúzcoa y Navarra, cerca de la frontera con Francia, porque las autoridades franquistas temían invasiones. Las construyeron para que sus tropas pasaran de un valle a otro, para subir a las fortificaciones de las montañas, 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 andar en bici, porque dan rodeos, porque suben y bajan, porque son tan enrevesadas que 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.



—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 101 años, republicano, perdedor de la guerra, uno de los quince mil esclavos que construyeron estas carreteras.

En esta primera rampa de Jaizkibel —10%— arrancábamos a tope. Con 17 o 18 años, teníamos pocos placeres más intensos que reventar a otros ciclistas: ese momento en el que giras el cuello y ves que el otro ya no viene pegado a rueda, que ha perdido cuatro o cinco metros, que va con la cabeza gacha, que da riñonazos y que ya no podrá alcanzarte. Con 41 años ese placer es incluso más intenso, pero yo ya soy adulto y no hablo de estas cosas en público. Arrancábamos a tope, digo, porque sabíamos que el primer kilómetro de Jaizkibel era muy duro pero tenía un par de rellanos muy breves —cuando la carretera gira una pizca a la izquierda junto a una pared rocosa y cuando gira otra vez, un poco más adelante, junto al cruce de una pista—, y sabíamos que en esos descansitos podíamos aflojar las piernas seis o siete segundos, respirar, bajar un poco las pulsaciones y luego volver a acelerar. Sabíamos hacerlo. Luego, sabíamos en qué punto de la recta más dura —junto al peñasco sobresaliente de la cuneta

izquierda— podíamos apretar de nuevo para llegar al siguiente descanso muy rápido pero sin ahogarnos; sabíamos que, si todavía nos aguantaban a rueda, no había nada más cruel que atacar en el llano de la cantina y en la bajada del pinar, donde todos esperaban la tregua; sabíamos que la segunda mitad del puerto era más suave pero al paso por la señal del kilómetro 7 la carretera se endurecía una pizca, lo suficiente para quedarnos clavados si no reservábamos un gramo de fuerza. No conocíamos la palma de nuestra mano, porque casi nadie se la conoce, pero conocíamos metro a metro la carretera de Jaizkibel.

En esta primera rampa —10%— empezamos a citarnos, unos años más tarde, con algunos amigos de la infancia a los que ya apenas veíamos. En la edad adulta mantuvimos un rito: subir a Jaizkibel en bici el día de la Clásica de San Sebastián. Aprecio mucho a los amigos que entienden la ceremonia y se empeñan en venir a pesar de que ya no saben ni dónde guardan las zapatillas, a los amigos que instalaron una sillita en la bici para pedalear con su hija pequeña a cuestas, a los que no dudaron aquel día del diluvio, subieron pedaleando y luego esperaron un par de horas apretados bajo los pinos de la cumbre hasta que pasó la carrera. Ese día del diluvio recordamos la rampa exacta en la que Induráin dejó a Lejarreta, la misma en la que un año después

Bugno atacó a Delgado y a Chiappucci, y recordamos sobre todo un diluvio mucho peor: el de aquel sábado de 1992 en que se hizo de noche a las cuatro de la tarde. Vimos pasar a Raúl Alcalá y a pocos ciclistas más. Aquel año, bajo el aguacero, los rayos y el vendaval, solo seguían en carrera los favoritos que peleaban por el triunfo. Los demás corredores habían dado media vuelta para refugiarse en los hoteles y ahorrarse los últimos kilómetros. Pero nosotros, ciclistas adolescentes, tuvimos que esperar otra media hora en el monte, empapados y temblando de frío, porque faltaba un corredor que marchaba último, muy descolgado. Al día siguiente leímos en el periódico que era un estadounidense de 21 años, empeñado en terminar su primera carrera profesional. Durante la espera, lo maldijimos. Pero al verlo pasar, iluminado por los faros del camión escoba, con la boca abierta y chorreando, aplaudimos y le gritamos fuerte. Aquel chaval llegó a la meta 27 minutos más tarde que el ganador Alcalá y 15 minutos más tarde que el penúltimo clasificado. Al día siguiente leímos en el periódico que se llamaba Lance Armstrong. Ahora, cuando recuerdo su historia, tan oscura, veo muy al fondo aquella luz suya en Jaizkibel.



Las rampas, los descansos, las curvas, Induráin, Bugno, Armstrong. ¡Conozco tan bien Jaizkibel!

Bueno, pues yo no conocía nada. En esta primera rampa —10%— pedaleé un millón de veces 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 la carretera de Jaizkibel. ¿Cuántos ciclistas saben quién hizo esta carretera? Yo no lo supe hasta el año 2016.

Acabada la Guerra Civil, las autoridades franquistas temían ataques de los maquis —los guerrilleros republicanos refugiados en Francia— y una invasión aliada durante la Segunda Guerra Mundial. En junio de 1939 empezaron a construir fortalezas, trincheras, búnkeres, nidos de ametralladoras y unas cuantas carreteras para que las tropas pudieran moverse rápido. Tenían mano de obra barata y abundante: los prisioneros republicanos. A unos los fusilaron, a otros los condenaron a la cárcel, a otros los liberaron, y luego tenían a más de cien mil —más de cien mil— encerrados en campos de concentración sin ningún delito que imputarles, sin juicio, sin condena. Los clasificaron como «desafectos al régimen» y los mandaron a cumplir trabajos for-

zados, a picar piedra en valles remotos, sin saber si pasarían semanas, meses o años alejados de la familia, sin cobrar una peseta, sufriendo hambre, frío, enfermedades y castigos, humillados y sometidos a una vigilancia violenta, incluidas las palizas y los fusilamientos. No era una condena por un delito, porque no se les imputaba ninguno: era pura venganza y pura explotación.

—En mi ficha ponía: «Desafecto. Hijo de republicano» —dice Luis Ortiz Alfau, que se alistó voluntario en la milicia de la Izquierda Republicana en Bilbao al comienzo de la guerra. Pero ni siquiera eso constaba en su ficha. A las autoridades les bastó que fuera hijo de republicano para mandarlo a la primera compañía del Batallón Disciplinario de Soldados Trabajadores número 38.

Luis pasó por las peores derrotas de la Guerra Civil —incluyendo el bombardeo de Gernika, la batalla de El 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 de Roncal y luego en Oiartzun. Para terminar de pasarlo por la trituradora, lo mandaron a hacer la mili al Ferrol. Y cuando volvió a casa tras una odisea de siete años, tuvo que sobornar a un funcionario para que eliminara su ficha de desafecto, porque con esa ficha no con-

seguía ningún empleo. Se tuvo que callar toda la vida, hasta que por fin, a los 87 años, empezó a hablar en público y a reivindicar la memoria.

—Yo he estado invernando como los osos. Y sabes que los osos, cuando se despiertan, tienen mucha hambre y están muy activos, ¿no?

Más que un oso, Luis parece un pajarito: un hombre con boina que no llega al metro sesenta, delgado, de movimientos muy ágiles, que achina los ojos y acerca el oído para escuchar mejor. En septiembre del 2016 vino desde Bilbao hasta Jaizkibel, para inaugurar la placa que el Ayuntamiento de Lezo colocó 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 100 años, Luis hizo 250 kilómetros en el coche de un amigo para desvelar esta placa.

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

Hoy subo despacio. Me paro en la primera rampa de Jaizkibel para ver entre la maleza los restos de los barracones de los presos, los almacenes, la capilla, la cocina. Los itinerarios 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, a ver si podía chuparlo un poco. Es que nos hacían pasar un hambre horrible. Cogió el hueso, pero casi al mismo tiempo apareció un perro 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 vaca y le dejó sangrando, todo el brazo desgarrado. Echaba sangre por todos lados.

Luis se lleva las manos a las sienes.

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

Desde la parte alta de Jaizkibel, en días claros como hoy, se ve casi toda la costa vasca: desde el faro de Biarritz hasta el cabo de Matxixako. 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 el lomo le clavaron cinco torreones de piedra y un pequeño fuerte durante las guerras carlistas, para vigilar el corredor interior entre Irún y San Sebastián. De la carretera hacia el mar caen valles muy estrechos y muy profundos, como fuelles de un acordeón, excavados por arroyos. Allá abajo, en el tramo más salvaje y solitario del litoral vasco, los acantilados se derrumban a toda velocidad: dejan al aire nuevos estratos en roca viva, campos de escombros gigantescos, laberintos, grietas, rasas marciales donde las olas y el viento modelan campos de rocas esféricas. Es un territorio que el océano gana y pierde cada seis horas al ritmo de las mareas, un territorio de charcos en los que resisten pulpos aislados, de plantas que se aferran a la arenisca y soportan el salitre, de viejas poleas para subir cargamentos de algas, de cabañas de pescadores, de submarinistas. ¿Este paraje de algas, pulpos y salitre es, entonces, una montaña de los Pirineos?

Pues sí. De alguna manera, sí. Hace 85 millones de años, la placa ibérica empezó a chocar contra la placa europea, se metió debajo, siguió empujando, y así, durante millones de años, se fueron elevando los Pirineos. Hubo terremotos, avalanchas, corrimientos de tierra que caían al fondo del mar. Con el peso de capas y más capas, esos sedimentos se compactaron durante millones de años, formaron rocas de arenisca, y los movimientos

tectónicos las levantaron por encima del mar. Formaron montañas al aire libre, como esta de Jaizkibel. Casi toda la costa guipuzcoana, desde Hondarribia hasta Zumaia, está compuesta por esas capas emergidas de arenisca amarillenta: son los sedimentos de un cataclismo —de un cataclismo tan lento que se hace difícil pensarlo como cataclismo—. Jaizkibel es una escombrera de los Pirineos.

Jaizkibel también es un mirador de los Pirineos más occidentales. Al poco de empezar la bajada, en las terrazas del antiguo parador, se abre una panorámica de las de *ooh*: la línea de costa hasta las Landas, el estuario del Bidasoa, las colinas que se van levantando cada vez más altas hacia el sureste, las primeras montañas que ya azulean por encima de los mil metros. También se ven, mucho más cerca y justo al sur, las muelas brutas de las Peñas de Aia: es la única montaña de granito, el único territorio vasco que sobresalía del mar hace 300 millones de años, la única montaña que ya estaba aquí antes de los Pirineos. En la segunda escalada del día subiré y bajaré por sus faldas, por Erlaitz. Y en la tercera treparé por su flanco, hasta el collado de Aritxulegi, que desde Jaizkibel se distingue perfectamente, justo en el hombro derecho de la montaña.

Vamos, vamos.

Vamos cuesta abajo, primero hacia el mar, hacia el santuario de Guadalupe.

Y hacia el tremendo fuerte de Guadalupe, el motivo por el que existe esta carretera de Jaizkibel. El fuerte se construyó en el año 1900: una mole de 30 000 metros cuadrados con muros, fosos, búnkeres, baterías, nidos de ametralladoras, patios, túneles, con alojamiento para seiscientos soldados, con cañones que apuntaban a Hendaia, a la desembocadura del Bidasoa, a Hondarribia y a la costa oriental de Jaizkibel. En muy pocos años, con el nacimiento de la aviación, esta fortaleza ya no servía para nada. Pero los franquistas mandaron a miles de presos a construir la carretera de Jaizkibel, solo para llegar a esta fortaleza que luego no utilizaron para nada: 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 franquista de fortificación pirenaica, un monumento al cementismo militar que ahí se quedó, con su rosario de búnkeres a lo largo de toda la cordillera.

El fuerte de Guadalupe nunca sirvió para nada, que es lo mejor

(lo único bueno)

que se puede esperar de sitios así.



Pero sería ingenuo creer que el trabajo de los presos no sirvió para nada. Además de construir infraestructuras por toda España —carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, pantanos y canales, con un beneficio para el Estado de 780 millones de euros, según calculó Isaías Lafuente en el libro *Esclavos por la patria*—, los trabajos forzados servían para castigar a los perdedores y para inculcar «el hábito profundo de la obediencia», como decían los reglamentos.

En el batallón 38, el de Luis, eran quinientos o seiscientos hombres. Primero los mandaron al Pirineo navarro, a construir la carretera entre los pueblos de Igal, Vidángoz y Roncal, a través de montañas, barrancos y bosques.

Allí los tuvieron en tiendas de campaña, vestidos con ropas mínimas para resistir las heladas, con los pies envueltos en trapos porque no tenían ni alpargatas. Los despertaban a fustazos, les daban una taza con infusión de cebada y los mandaban a picar rocas y a palear tierra, para abrir el desmonte de la futura carretera. En la pausa del mediodía les servían un poco de caldo con algún garbanzo viudo. Los presos cazaban lagartos para comérselos crudos, robaban las mondas de patata que los vecinos del

pueblo echaban a los cerdos, roían los nabos que otros vecinos les dejaban medio escondidos en el camino. Muchos murieron de hambre, de neumonía, de agotamiento. A algunos los fusilaron porque intentaron huir. Si no rendían lo suficiente, les daban palizas y los tenían trabajando de noche.

Y así un día y otro día y otro día. Y otro día y otro día y otro día.

—Nunca supimos cuánto tiempo íbamos a estar allí —dice Luis, que era el administrador de la compañía porque sabía llevar cuentas y escribir a máquina, y así se libró de los peores trabajos—. No sabíamos si iban a ser unas semanas, unos meses o toda la vida. A veces te desesperabas, pero qué ibas a hacer.

Qué ibas a hacer: carreteras.

Los caminos antiguos solían respetar —qué remedio— la geografía.

Desde Irún pedaleo por una pequeña carretera hacia el sur, siguiendo la orilla del arroyo Arantzate hasta la base de las Peñas de Aia. Allí se levantan los muros de piedra de una ferrería del siglo XIII —hoy sidrería Ola—; allí, contra la montaña, se acababa la carretera; allí decidieron los militares franquistas que no: que los presos la prolongarían por esa ladera tan empinada, para

llegar hasta un viejo fuerte abandonado en la cumbre de Erlaitz y bajar por la otra vertiente hasta Oiartzun.

El ciclista entiende rápido la brutalidad de esta idea: los primeros cuatro kilómetros suben por el bosque a un desnivel medio del 10,25%, con tramos del 15 y el 17%.

Somos del veinte, somos del veinte,
trabajadores.

Que hacemos pistas y carreteras
como cabrones.

Una sección de azadas,
otra sección de martillos,
al compás de los porrillos
hacen paso al carretillo.

Así se escribe la historia
de un *gudari* prisionero,
que de tanto pico y pala
la espichó como un cordero.

Después vienen tres kilómetros suaves hasta el collado de Elurretxe y una bajada preciosa frente al murallón granítico de las Peñas de Aia.

En una de las curvas del descenso está el caserío nuevo de Pikoketa. En ese mismo lugar, pero en el caserío viejo, un pequeño destacamento de milicianos vigilaba el valle de Oiartzun. Los franquistas venían avanzando por el valle del Bidasoa para conquistar Irún, ocupar la frontera y cortar así 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 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 montañoero, y bajar desde allí a Irún. 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 Irún, incluidos una chica de 16 años, otra de 17, dos chicos de 17, otro de 18... El coronel Beorlegui aprovechó la niebla para lanzar el ataque con ame-

tralladoras. Dos defensores huyeron, los otros trece salieron con las manos en alto y fueron apresados.

—Aquí mismo los pusieron —dice Iparragirre, que vio 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.

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 muy tenues: unos suelos de cemento entre la hierba. Las viejas fotos aéreas lo confirman: justo ahí estaban los barracones de los presos que construyeron esta carretera. A su lado permanecen el caserío Markelainberri y el caserío Babilonia, que dio nombre a este campamento de esclavos.

—¡El campamento Babilonia! —recuerda Luis Ortiz Alfau—. A nosotros nos mandaron allí después de estar en el Roncal. Por suerte, ya llevaban un tiempo trabajando y ya habían construido unos barracones para los presos. Pero no sabes cómo anduvieron los primeros que hicieron esa carretera de las Peñas de Aia o la de Aritxulegi, no sabes en qué condiciones los tenían.