La Kukula

BOLETIN DE DIFUSION HISTORICA Y CULTURAL DE LA VILLA DE BURGUI MARZO 2017 Nº 45

La cencerrada trágica de 1611

Durante siglos ha sido objeto de burla que un viudo contrajera nuevas nupcias, por ello los matrimonios muchas veces eran celebrados casi de manera clandestina para evitar la cencerrada, barullo ruidoso con el que los mozos del lugar hacían sonar por las calles instrumentos de percusión como esquilas, o de viento al soplar cuernos vacíos mientras recitaban versos chuscos. Es lo que ocurrió precisamente en Burgui la noche del domingo 24 de julio de 1611.

Aquel día en la misa mayor se leyeron las amonestaciones previas al matrimonio de Sebastián Pérez, viudo, de unos 37 años de edad, quien quería casarse con Graciana Íñiguez, también viuda y de 33. Enterados de ello, con la anochecida, siete mozos del pueblo formaron cuadrilla para dar una cencerrada que terminó con consecuencias trágicas, ya que el novio recibió una fuerte pedrada en la frente y falleció pocos días después, tras indisponerse durante el banquete de otra boda.

En aquellas fechas Pedro Glaría era el alcalde, que entonces comportaba también ser juez local. De sus pesquisas se deduce que Pascual Baines (hijo de Bertol Baines), Juan Ledea (hijo de Miguel Ledea), Miguel Bronte (hijo de María Galech, viuda), Gregorio Camín (hijo de Juan Camín), José y Miguel Gorría (hijos de Juan Gorría) y Domingo Gorría estuvieron implicados en los hechos y en un primer momento fueron conducidos a la cárcel de Burgui. Por la época las dependencias municipales disponían de calabozo.

En su declaración Sebastián Pérez manifestó no saber quiénes habían sido los participantes en la cencerrada, ni el autor del que partió la pedrada. Nuestro protagonista vivía en "una rinconada y fuera de las calles". Al escuchar el barullo "le pareció ser afrenta y salió de la casa a la puerta para decirles, como les dijo, que se retirasen de la puerta y se fuesen por las calles con Dios de allí".

No pudo determinar si eran cinco o seis los participantes y él "estaba arrimado a las paredes y por ser tan noche no los pudo conocer quiénes eran, mas solo les dijo que se fueran de ahí y sin otra ocasión ninguna le comenzaron a arrojar de pedradas y le acertaron con una en la cabeza y como se vio herido y de la mucha sangre fue tras ellos un poco y como iban los unos por una parte y los otros por otra corriendo por ello volvió a su casa y se echó en la cama sintiéndose malherido", manifestó. Por la mañana le atendió el barbero Juan Pérez (por la época eran también sangradores y sacamuelas) y Sebastián sufrió un desmayo.

En las declaraciones consta que Gregorio Camín tenía 15 años de edad, Juan Ledea 16 (quien añade que el primero en tirar una piedra fue Sebastián Pérez), Pascual Baines contaba 21, Domingo Gorría 20, Miguel Bronte 22, en tanto que José y Miguel Gorría tenían 16 años.

El alcalde condenó a Pascual Baines y Domingo Gorría con pena de "medio homicidio" y junto con los demás, "en todas las costas que se han hecho por causa de la dicha herida por haber sido todos ellos cómplices y camaradas y las paguen igualmente", firmado el 28 de julio de 1611.

Cuando el asunto parecía resuelto desde el punto de vista judicial, el 7 de agosto sufrió un giro al indisponerse repentinamente Sebastián Pérez. El desfallecimiento previo a la muerte, que tuvo lugar diez días después, ocurrió durante el banquete de la boda de un cuñado.

Tras el desmayo, para mayor averiguación, el alcalde pidió declaración a dos cirujanos famosos, llamados Pedro García y Domingo San Martín, "para que viesen y reconociesen a Sebastián, que ratifican que la cura iba bien y la herida está situada en la frente, junto a los cabellos y que no tiene calentura y que el desmayo no procede de la herida sino de humores fríos en la cabeza y que a su parecer es de mal de gota porque le ha llegado dos veces con temblores".

En el lecho de muerte acompañaron a Sebastián Pérez los vecinos Martín Sanz, de 50 años y Domingo Urdaspal, de 54, quien se encontraba "trillando en las eras" cuando fue avisado.

Ante la posibilidad de que la muerte se hubiese debido a la pedrada, pese a los informes cirujanos, parte de los encausados fueron trasladados presos a las cárceles reales de Pamplona. En concreto, "por la información que se envió a la Corte Mayor del reino van presos a las cárceles reales Pascual Baines, Juan Ledea, Miguel Bronte y Domingo Gorría", mientras que "están ausentados Gregorio Camín y Miguel Gorría" -se habían ido del pueblo-, en tanto que "José Gorría está retirado en la iglesia parroquial", lo que significa que se acogió a sagrado y mientras permaneciese allí no podía ser detenido por la autoridad civil.

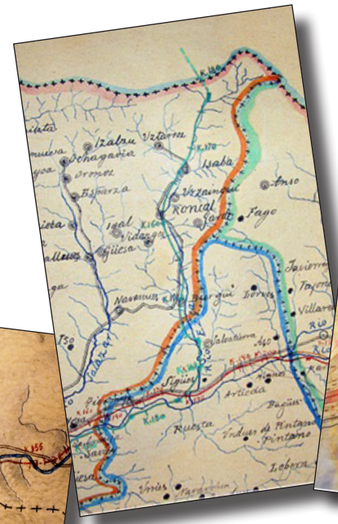
Los presos lo pasaron bastante mal dado que "Domingo y Miguel Gorría, hermanos, dicen que están padeciendo de hambre por no tener padres y ser las madres tan pobres que viven de limosna, y de que el tiempo que están presos se han sustentado de limosna que buena gente les han dado y si no se les da de comer como a pobres de solemnidad, han de morir de hambre".

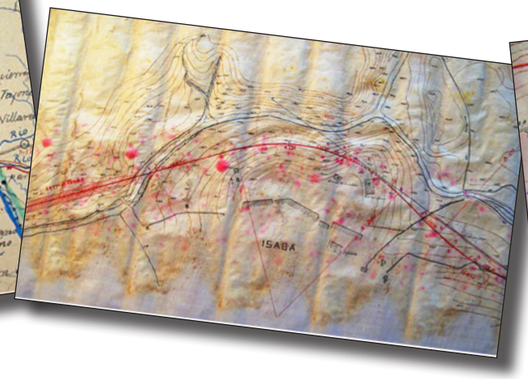
El proceso no cuenta cuánto tiempo permanecieron encarcelados. Triste fin de una noche que pretendió ser divertida a costa de un viudo.

Mapas del trazado ferroviario por el valle de Roncal.

Un proyecto decimonónico de Gregorio Garjón.

Trabajo realizado por el roncalés José Ignacio Riezu Boj y publicado por la Cátedra de Patrimonio y Arte navarro de la Universidad de Navarra en marzo de 2017.
www.unav.edu/web/catedra-patrimonio





Durante 40 años Gregorio Garjón Barrena luchó con todas sus fuerzas para construir una línea de ferrocarril que atravesara el valle de Roncal. No lo consiguió. El núcleo de este trabajo presenta una serie de mapas del trazado de este proyecto, guardados durante años en la casa que Gregorio construyó en su pueblo natal, Roncal.

Gregorio nació en Roncal el 12 de marzo de 1840 en el seno de una familia acomodada, siendo el mayor de tres hermanos varones. Su padre y su abuelo eran carpinteros. A los 11 años quedó huérfano y su madre se volvió a casar, aunque enviudó muy pronto. A los 15 años fue enviado a Lumbier a perfeccionar el oficio familiar. A su vuelta al pueblo, ya muerto su abuelo y cumplidos los 21 años, quedó al mando de la familia. Con la herencia recibida por su madre y otras herencias familiares consiguió capital suficiente y decidió, con su progenitora, construir una nueva e importante casa familiar en el pueblo. En 1869 se casó con Eulalia Petra Labari, de una rica casa de Roncal. Fruto de este matrimonio nacieron 4 hijos, de los cuales solo una hija sobrevivió a la infancia. Gregorio enviudó en 1876, quedando a su cargo su única hija, Evarista, de 6 años.

Sus inquietudes sociales le llevaron pronto a ser concejal, representante en la Junta del valle y alcalde de su pueblo, cargo del que fue depuesto al entrar las tropas carlistas en Roncal en 1874. Este contratiempo le hizo huir del valle y unirse a su primo Julián Gayarre, que ya despuntaba como importante tenor y al que acompañará hasta su muerte como administrador.

Gregorio fue un hombre emprendedor, buscando durante toda su vida impulsar el progreso y modernización de su pueblo y de su valle. Para ello promovió multitud de mejoras en el pueblo como el arreglo de las calles de la villa, reformas de los accesos a la iglesia, reparaciones en el cementerio viejo, mejoras en el camino que sube al barrio del Castillo, construcción de chimeneas en el horno municipal o la remodelación de la Casa consistorial. Formó parte de la comisión del valle que negoció con la Diputación la construcción de la carretera de Navascués a Uztárroz. Fue promotor de la carretera de Salvatierra a Burgui o a Garde, y socio fundador, con su hermano y su primo, de la empresa de diligencias "La Roncalesa", la primera compañía de transporte de pasajeros del valle. Otros proyectos suyos fueron la explotación de los derivados de la destilación de la resina de pino, para lo que formó con su hermano la sociedad "Resinera Garjón y Cia", o la construcción de cinco saltos de agua en el río Esca para la fabricación de pasta de madera de papel.

Pero la empresa más importante y en la que mayor esfuerzo puso Gregorio Garjón a lo largo de su vida fue la construcción de una línea de ferrocarril que pasara por el valle de Roncal. Gregorio quiso que el progreso llegara a su tierra y para eso sabía que era imprescindible modernizar las vías de comunicación del valle. Gregorio, como hemos visto, estuvo involucrado en la construcción de varias carreteras en su tierra, pero aspiró a más, y en la era del ferrocarril quiso impulsar una vía que comunicara Roncal con el resto del mundo. Nos encontramos en la segunda mitad del siglo XIX, en plena fiebre constructora de líneas férreas. España, igual que el resto de países de occidente, aunque con retraso, había concedido mediante diferentes leyes grandes ventajas a los inversores particulares para impulsar la modernización de país mediante la creación de una red radial de ferrocarriles que uniera Madrid con el resto de España. Este impulso supuso un salto en la creación de infraestructuras ferroviarias españolas. Así se pasó en 20 años (de 1850 a 1870) de tener 29 kms. de línea férrea a 5.442 kms. El proyecto de Gregorio Garjón se puede insertar en este boom modernizador.

En 1876 la dirección general de obras del Ministerio de Fomento concedió autorización a Gregorio Garjón para hacer "estudios de un ferrocarril desde Zueza siguiendo el río Gállego, hasta Peña y pasando por Bailo, Salvatierra y el valle de Roncal termine en Francia". Gregorio encargó el proyecto a José Canalejas Casas, afamado ingeniero barcelonés, experto en temas ferroviarios y padre de José Canalejas, futuro presidente del Consejo de Ministros de España, asesinado en 1912. Durante los años 1878 y 1879, presentó el proyecto a la Diputación de Navarra y al Consejo General de Pau y ambas corporaciones lo aprobaron por unanimidad. En los años 1880 y 1881 se publicaron varios folletos y libros explicando y reivindicando la idoneidad del plan. El proyecto fue presentado al Ministerio de Fomento el 20 de diciembre de 1881 y, tras enviar correcciones, la Junta de Caminos, Canales y Puertos emitió un informe muy favorable. Sin embargo, el Ministerio de Fomento no dijo nada. Se trataba de un proyecto que llegaba a la frontera y era perceptivo el informe del Ministerio de Guerra. Este ministerio ya había emitido varios informes desfavorables al proyecto, pero el 19 de mayo de 1882 comunicaba que "el citado ferrocarril es perjudicial para la defensa del país, no pudiéndose admitir otra apertura en los Pirineos sin que esté convenientemente defendida... y por lo tanto procederá una negativa absoluta desde el punto de vista militar..., pero que si intereses del país de otro orden aconsejasen la creación de esta u otra línea, pudieran conciliarse con el imprescindible de no dejar descubierta nuestra frontera...".

Aunque supuso un gran revés, Gregorio siguió luchando por el proyecto. El 20 de octubre de 1882 solicitó de la Diputación su respaldo al ferrocarril por el valle de Roncal. La Diputación así lo hizo enviando diferentes misivas al Ministerio de Fomento, al señor conde de Heredia Spinosa, decano de los representantes navarros en la corte, a las corporaciones de Logroño, Soria y Guadalajara y a varios ayuntamientos por donde pasaba la línea en Navarra para animarlos a apoyar ante el ministerio el proyecto ferroviario. Además de estas gestiones, que no tuvieron ningún efecto práctico, la Diputación redactó en 1884, con motivo de la llegada a Pamplona de la comisión internacional de los ferrocarriles por el Pirineo central, una nueva exposición a favor del proyecto roncalés. Ante esta comisión, que visitó Roncal el 26 de junio de 1884, dio un concierto Julián Gayarre apoyando el proyecto de su primo. Durante estos años de 1880 a 1884 se entabló en la prensa local una dura pugna entre los defensores del trazado roncalés y los defensores de otro enlace en Navarra con Francia: el ferrocarril de Alduides. A pesar de los continuos fracasos, Garjón continuó defendiendo su proyecto hasta su muerte. Y así, siendo alcalde de su pueblo, el 6 de agosto de 1915 a las 3 de la mañana, Gregorio Garjón murió en su casa de Roncal.

Y es en esa casa que Gregorio Garjón edificó en Roncal en 1863 donde se conserva una colección de casi un centenar de mapas, entre los cuales se encuentra una treintena de trazados ferroviarios. El recorrido completo por el valle de Roncal se localiza en tres grandes mapas originales formando parte de otros trayectos dibujados a gran escala.

La cartografía de esta colección nos permite descubrir la gran variedad de trazados que se estudiaron y los diferentes enlaces propuestos con otras líneas ya construidas, en ejecución o proyectadas. Así, en estos mapas, en un complicado entramado de colores, aparecen trazadas multitud de líneas férreas navarras y aragonesas que se muestran en las leyendas como construidas, autorizadas, proyectadas, estudiadas o desechadas. El trazado por Roncal conectaba con la línea proyectada de Jaca-Sangüesa-Pamplona. Eran 30 kilómetros entre la entrada al valle por la muga entre Burgui y Salvatierra y la frontera con Francia, encontrándose en el recorrido cuatro estaciones: Burgui, Roncal, Isaba y la denominada estación internacional de Belagua.

Algunos de estos trazados se encuentran más pormenorizados repartidos en 4 mapas originales sobre cartón y 16 mapas originales en tela aprestada. Estos últimos destacan por sus medidas. Tienen entre 30 y 38 cms. de ancho (excepto algunos que tienen 64 cms. de ancho) y sorprenden por su longitud excepcional que va desde 1,75 metros del más corto a más de 15 metros del más largo. Los mapas presentan dos tipos de escala 1:10.000 y 1:2.000 y debido a su gran longitud se hallan enrollados. Alguno de ellos ha sufrido deterioros en las primeras capas de enrollado provocados por la humedad.

En estos mapas se detallan las curvas de nivel, los ríos y regachos, los caminos, los puntos de altitud, los escarpes del relieve, las casas, corrales y aldeas que se va encontrando a su paso la línea férrea señalada por un trazo rojo. Esta línea roja, más gruesa, resalta sobremanera sobre el resto de finos trazos de color marrón, azul o negro que señalan las líneas de nivel, los cursos fluviales o los caminos y edificios respectivamente. También aparecen en los mapas puentes, ermitas, presas, así como signos de la dirección de la corriente del agua, todo ello aderezado con nombres de ríos, barrancos, bordas, ermitas y algún accidente geográfico. Y destacando en rojo, las marcas y números del kilometraje de la línea férrea y, de vez en cuando, jalonando el recorrido, las grandes estaciones del tren. La precisión de los mapas llega a tal detalle que el trazado férreo está subdividido en tramos numerados de curvas (signada en el mapa como Ca) y rectas (Ra) con sus longitudes en milímetros. Además, en los tramos de curva, se señala el radio (Rº) y los grados de curvatura en grados y segundos. Estos mapas, además, de su gran belleza, son una fuente importante de información de la orografía y geografía de la época.

El mapa número 60 de la colección presenta parte del trazado por el valle de Roncal con gran detalle. Es un mapa en tela aprestada de 38 cms. de ancho por 8,19 metros de largo. En él se dibujan 16 kilómetros de la línea férrea a escala 1:2.000, entre la salida de Burgui (kilómetro 118) y la entrada del ferrocarril en el valle de Belagua (kilómetro 134). El trazado atraviesa los pueblos de Roncal, Urzainqui e Isaba. Es de suponer que otros mapas desaparecidos completarían el trazado por el valle. Destacan en el mapa, como ya hemos comentado, la presencia de ermitas, puentes, planos parciales de los pueblos con sus cementerios, molinos y presas, el trazado de la carretera y caminos, así como la oiconimia, toponimia e hidronimia de la zona. Sobresalen también, las imponentes estaciones proyectadas para Roncal e Isaba de más de 300 metros que recuerdan la cercana e impresionante estación de Canfranc. Todos estos detalles nos permiten estudiar y evocar los grandes cambios sufridos en un siglo en estas villas.

Con esta investigación José Ignacio Riezu Boj ha querido presentar este magno proyecto ferroviario que supuso el empeño de toda una vida y que lamentablemente nunca vio la luz. Gregorio Garjón se nos muestra así como un roncalés que bien merece ser recordado no solo por haber sido el administrador de su primo, el tenor Julian Gayarre, sino por haber intentado con todas sus fuerzas traer el progreso y la modernidad a su tierra natal.

Caminito a la Foz...

Poema inédito de Félix Sanz Zabalza

Abril repica a diana a la durmiente
y dulce primavera.
Vámonos caminito de la Foz
de Burgui, compañera.

De entrada esta angosta travesía
que ondulante, se adentra
entre murallas de tupidos bojes
que flor nueva estrenan.
Huele, amor, de esta lozana rama
su fragancia hechicera.
¿No es cierto que exhala olor a miel,
a miel y a canela?

Un recatado bosquecillo ahora
emboca la vereda:
pinos, zarzales, tilos, avellanos...,
en anárquica mezcla.
Mira a tus propios pies. ¿No ves el suelo
sembrado de violetas
y flores de San José, azulinas,
rosas, pizpiretas...?

Ahora la senda pisa roca dura,
Y, osada, bordea
un risco cortado, cuya base
en el Esca se asienta.
¡Qué sosiego, cariño, oír del río
la eterna cantinela,
qué dulce armonía para oídos
ahítos de estridencias!

Allí, la Palomera, y enfrente
de los Moros la cueva,
dos murallas altivas e imponentes,
que al valle abren la puerta.
¡Mujer, qué poca cosa el ser humano,
su importancia cuán mema
ante tales espléndidos prodigios
de la Naturaleza!

Llenemos los pulmones, aspiremos
esta brisa serena
que se mece apacible sobre el río
que pasa y ...que nos lleva.
Hay que seguir para ascender premiosos
esa empinada cuesta
hasta alcanzar el mirador espléndido
de aves altaneras.

¿No ves en ese zarco firmamento
los buitres que planean
dibujando del éter en la pista
sus órbitas perfectas?
¡Qué natural, qué fácil es su vuelo,
sobre abismos y crestas:
alas al viento, por timón las quillas,
y una y cien vueltas!

Hora de desandar nuestro paseo,
remisos, sin urgencias,
recordando, gustando, penetrando
de lo visto la esencia.
Ya el sol en las pendientes y vaguadas
largas sombras proyecta.
¡Es hora de volver a nuestro nido,
que la tarde pardea!

Una fotografía, una mirada atrás...

Cuadrilla de cazadores posando en Burgui hacia el año 1978 en campo junto al ya desaparecido "garaje Ramón". De izquierda a derecha: Maya, Poli Lacasta, José Mari Berrade, Eusebio Tolosana, Antonio Ayerra, apodado "el negro", de casa Sigüesano, Inocencio Ayerra, Marcelino Laspidea, José Carlos Glaría (casa Portalatín), Juan Ramón Glaría (casa Anaut), Pedro Jesús Glaría (casa Portalatín), Angel Urzainqui, José Gabriel Alastuey (casa Copas), Atanasio Elizalde y niños al fondo.

Hemeroteca: 7 de marzo de 1942...

Se acaban de cumplir 75 años de un fatídico accidente de almadía ocurrido en la Foz de Arbaiun el 7 de marzo del año 1942. El tramo delantero de la almadía chocó contra una roca, provocando que los siguientes tramos se amontonaran unos encima de otros, aplastando a los dos almadieros punteros. Se trataba de dos vecinos de Burgui. En concreto, Fidel Aznárez Solanilla, de 36 años, que resultó gravemente herido y Donato Mendive Tolosana, de 48, que fallecía dos días después en el Hospital Provincial de Pamplona. Desde el Colectivo Cultural La Kukula estamos elaborando un reportaje sobre este acontecimiento y, sorprendentemente, hemos localizado a un testigo directo del accidente que, aun siendo niño, participó junto con su padre en el rescate de estos almadieros.

Boletín impreso con la colaboración de:

Ayuntamiento de Burgui
Burgiko Aiza Bulgua

Edita: Asociación Cultural La Kukula
Depósito Legal: NA2358-2015
www.lakukula.com info@lakukula.com