

Miren Nekane Oraa Aurrekoetxea, en nombre y representación de la Asociación Vecinal ISUSKIZA BIZIRIK AUZO ELKARTEA, con NIF G95855052, con domicilio social, a efectos de notificaciones, en 48620 Plentzia, Urbanización Isuskiza, n. 36, ante el expediente de Investigación de titularidad de los accesos al Barrio Isuskiza incoado por el Ayuntamiento de Plentzia (expediente 2023-01230), exponen lo siguiente,

I.- INTRODUCCIÓN Y EXPOSICIÓN DE LA CONDICIÓN PÚBLICA DE LOS CAMINOS

Los caminos cuya titularidad pública es discutida por el Ayuntamiento de Plentzia, y conforma el objeto del presente expediente de investigación, se encuentran enclavados en el originario "monte Ysusquiça", en donde se han situado desde antaño, antes de la renovación urbanística que han sufrido los terrenos, varios caseríos/construcciones y hasta una escuela pública de uso común del municipio de Plentzia. Los caminos daban acceso a estas viviendas y otras fincas limítrofes, proporcionando, a su vez, acceso a una de las escuelas pública del municipio. Dichos caminos, que a partir de ahora denominaremos "camino de Ardanzas" (también denominado Carretera Puerta de Hierro o camino a Isuskiza) y "camino de Las Palmeras" (también "camino de Dos Palmeras", de Arbinaburu o de Gallartene, estos dos últimos nombres en desuso) pertenecen al Ayuntamiento de Plentzia y existen desde tiempo inmemorial.

Haciendo un recorrido histórico, el Real Decreto de caminos vecinales del año 1848 define los caminos vecinales de primer orden a partir de su funcionalidad social y económica: "por conducir a un mercado, a una carretera nacional o provincial, a un canal, a la capital del distrito judicial o electoral, o por cualquier otra circunstancia, interesen a varios pueblos a un tiempo y sean de tránsito activo y frecuente".

En el mismo sentido, la Ley de caminos vecinales del año 1904 que concluye: "Los que unan carreteras del estado o provinciales con estaciones de ferrocarriles... cabezas de Partidos judiciales o poblaciones en que haya mercados o fábricas importantes con estaciones de ferrocarriles... Los de interés común a dos o más ayuntamientos o que por alguna circunstancia especial afecten al tránsito general de una región importante" y la Ley de caminos vecinales de 1911: "Son caminos de servicio público a los efectos de la ley: los que enlacen un pueblo con otro, con una estación de ferrocarril, con un puerto, cala o embarcadero, con un mercado o establecimiento de servicio o utilidad pública o con una carretera construida o camino vecinal en buen estado de conservación por los cuales se pueda ir a cualquiera de esos puntos; los que enlacen dos de ellos, los que dentro de un municipio enlacen la cabeza del mismo con los suburbios".

En términos jurídicos, el uso público de un camino equivale a la posesión del bien inmueble. La doctrina y jurisprudencia han considerado el uso público de una vía una realidad de hecho determinable por el uso inmemorial, la afectación a un servicio público y la inclusión en un inventario. Al mismo tiempo, han identificado el uso público con un convencimiento colectivo que se puede definir como "el uso que se hace del bien con el convencimiento de que se está ejerciendo un derecho inherente a la colectividad".

El uso público de los caminos es, asimismo, un hecho geográfico. Hemos visto cómo el legislador reiteradamente relacionaba el uso público de los caminos con la satisfacción de determinadas funciones socioeconómicas. En efecto, desde esta perspectiva, el uso público de una vía es una consecuencia de la funcionalidad de la vía en cuestión:

Para la geografía, un camino público es un camino que satisface necesidades sociales y económicas inherentes a la colectividad, o sea, un camino que tiene o asume una funcionalidad pública (tal como ocurre con carreteras, plazas y calles, por ende, con los caminos en investigación). Si el uso público es la expresión de una función, la función de la vía es la manifestación de una necesidad objetiva, social o económica de la colectividad.

Por consiguiente, la demostración geográfica del uso público pasa por la identificación de las funciones sociales y económicas que los caminos satisfacen o han satisfecho para la colectividad: ¿cuál es o era la razón de ser del camino?, ¿qué uso se hace o se hacía, y por parte de quién?, ¿cuál es o era su utilidad a los ojos de la colectividad?

Para probar la naturaleza pública de un camino, el segundo factor que habrá que demostrar será el carácter inmemorial del uso público. La ley no proporciona una definición de la inmemorialidad, pero está claro que el término tiene un fundamento memorístico. Desde una óptica técnica y metodológica, si la titularidad pública de un camino deriva de un proceso histórico, lo que con las fuentes de información se tendrá que documentar y probar hasta donde sea posible o necesario, será el mismo proceso que equivale al uso público desde tiempo inmemorial.

Dicho esto, resulta obvio que los caminos públicos no son una mera infraestructura viaria con una utilidad económica, que al caso que nos ocupa también lo es, sino también una realidad social y cultural. Una definición geográfica de los caminos privados basada en la funcionalidad puede acabar de contribuir a distinguir ambas realidades.

La definición de vía de servicio que incluye la Ley de carreteras es una buena definición empírica de lo que realmente es un camino privado: Los caminos de servicio o acceso, incluidas las pistas forestales, cualquiera que sea su titularidad, construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas a las que sirven, sin perjuicio de que, cuando existan razones de interés general y las circunstancias de dichos caminos lo permitan, pueda acordarse su apertura al uso público de forma temporal o definitiva. En estos casos se aplicarán las normas sobre uso y seguridad de las carreteras con las indemnizaciones que procedan, de conformidad con la Ley de Expropiación Forzosa. (Artículo 6.1.b) de la Ley de carreteras) "Los caminos de servicio o de acceso construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares". Un camino privado es en definitiva un camino construido por un particular en el interior de su finca privada para satisfacer las necesidades propias de la finca, y al caso que nos ocupa dista mucho de poder ser encuadrados los caminos de Isuskiza en esta definición.

II.- DATOS INSCRIPCIÓN REGISTRO DE LA PROPIEDAD Y CATASTRO. REGISTROS FOTOGRÁFICOS. CAMINOS RECOGIDO EN EL INVENTARIO MUNICIPAL DE BIENES DE DOMINIO PÚBLICO. DESCRIPCIÓN DEL CAMINO.

- (i) Los caminos carecen de inscripción en el registro de la propiedad. Por otro lado, sí aparecen como fincas independientes en Catastro de rústica, bajo las parcelas nº 144 (DOCUMENTO NÚMERO 1) y nº 149 (DOCUMENTO NÚMERO 2), del polígono 2 de Plentzia (077), siendo consideradas por Catastro como "UN CAMINO DE USO PÚBLICO". El camino aparece como lindero de las fincas colindantes (referencias catastrales obrantes en el Ayuntamiento).

En otro orden de consideraciones, ambos caminos aparecen inventariados como: "CARRETERA A ISUSKITZA. INFRAESTRUCTURA", bajo el epígrafe 1 relativo a Inmuebles de la Corporación, apartado nº 445 y con matrícula S00203 (año 2015) (DOCUMENTO NÚMERO 3), "MEJORA EN CAMINO LAS PALMERAS", bajo el epígrafe 1 relativo a Inmuebles de la Corporación, apartado nº 210 y con matrícula 031537 (año 2015) (DOCUMENTO Nº 4), "CARRETERA A ISUSKITZA. INFRAESTRUCTURA", bajo el epígrafe 1 relativo a Inmuebles de la Corporación, apartado nº 469 y con matrícula S00203 (año 2019) (DOCUMENTO NÚMERO 5), "MEJORA EN CAMINO LAS PALMERAS", bajo el epígrafe 1 relativo a Inmuebles de la Corporación, apartado 210 y con matrícula 031537 (año 2019) (DOCUMENTO NÚMERO 6). Dicha información es pública ya que está publicada en la página Web del Ayuntamiento, y está actualizada a fecha 12 de abril de 2019.

- (ii) Registros ORTOFOTOS en donde desde el año 1934 aparecen grafiados los caminos (Desde 1934-2016), cuyas copias se adjuntan como DOCUMENTOS NÚMEROS 7 a 18:

Mapa topográfico de Vizcaya (material cartográfico, trabajos ejecutados por el Instituto Geográfico (Ejecutados 1924. Revisados año 1934). (n. 7)

Ortofoto año 1945 del servicio de Catastro. (n. 8)

Ortofoto año 1956 del servicio de Catastro. (n.9)

Ortofoto año 1965 del servicio de Catastro. Detalle pinchazo con carretera foral BI 2704 (n. 10).

Ortofoto año 1977 del servicio de Catastro. (n. 11)

Ortofoto año 1983 del servicio de Catastro. Detalle pinchazo con carretera foral BI 2704. (n. 12)

Ortofoto año 2016 del servicio de Catastro. (n. 13)

Fototeca Digital Instituto Geográfico Nacional (año 1945-1946 -n. 14-; 1956-1957 -n. 15-; 1973-1986 -n.16-; 1980-1986 -n. 17-; 2016 -n. 18-)

III.- EL CAMINO AL MONTE "YSUSQUIÇA" DESDE EL SIGLO XIII HASTA SU VENTA

Ya, en 1299, el 5 de octubre, Don Diego López de Haro, señor de Vizcaya, funda la villa de Plencia, y la dota con el fuero de Logroño y otros privilegios.

Entre sus pertenecidos se encuentra el monte de Isuskiza (1):

"E dobos el mi monte de Ysusquiça"

monte que ha sido comunal hasta su desamortización, en el año de 1855. No obstante, en 1826, el Ayuntamiento solicita de la Diputación Provincial autorización para la venta y ésta la autoriza (2)

"solo hasta la suma precisa y no más" con el fin de obtener "del valor de los montes que señala (entre ellos el de Isusquiça) o de parte de ellos para satisfacer los gastos del apeo y distribución de los comunes con arreglo a los decretos de Cortes que hablan de esta materia ..."

La existencia del camino queda probada al recoger las Ordenanzas aprobadas en la villa de Plentzia, tanto las del 15 de agosto de 1454 como las del 9 de octubre de 1508, los literales siguientes (3):

15/ag/1454: //(Fol.138vº). "...omes buenos del dicho conçejo e otros mucho, otrosi, del dicho conçejo, dixeron que por servicio de Dios e del rey nuestro señor e prro e bien dellos todos e por quanto el **monte Ysusquiça** se contaba syn tiento, asy por los vesinos de la dicha villa como por otros que no sean vecinos de la dicha villa ... que non fuesen osados de cortar arboles en el dicho monte, conviene a saber: caxigos ni ayas nin borro nin otro arbol alguno que sean verde o dende arriba **que cortase por cada un anno en el dicho monte leena fasta doce carradas e no mas;** e el que pagava pecho de sesenta maravedís a juso **que corte por cada un anno seys carradas e no mas;** ..."

09/10/1508. **Ordenança del monte de Ysusquiça.** "Capitulo del dicho monte. // (Fol.164vº). Yten, hordenaron e mandaron que ningunos ni algunas personas foranos estrangeros no sean osados de cortar ni llevar del dicho monte arbol, nin leenna seco tanpoco como lo verde, **nin tanpoco sean osados de meter carro en el dicho monte** en ningund tiempo, **so pena de seysçientos maravedis por cada ves e por cada carrada** que del dicho monte sacare e llevare, **nin tanpoco sean hosados de sacar ni llevar del dicho monte la dicha leenna seca (a)sy carros ni en quoaquier forma e manera, so pena de la pena ante dicha por cada ves que lo fisieren lo contrario.**

Es más que evidente que, el precio por "carrada" en las primeras ordenanzas y la prohibición de la entrada de carros, en las segundas, encierran, de por sí, la existencia de un camino carretil que posibilita dicha entrada, ya que, de no existir dicho camino, no sería necesaria la referencia a su prohibición (DOCUMENTOS 19 y 20).

De la lectura de las ordenanzas destacan los capítulos referidos a los montes y, en especial, a Ysusquiça, ya que, de este monte, además de que los vecinos de la villa se pudiesen surtir de la leña y aprovechar los pastos para su ganado, el uso de sus bosques, tanto para la construcción de edificios como para el sector naval fue crucial para la economía de la villa, la cual, además, anual o bianualmente vendía parte del bosque para financiarse.

IV.- CAMINO DE BUTRON

Aun no estando en investigación, ni en estudio, la condición de dicho camino, la existencia de este es harto importante, ya que, como veremos a continuación, es parte de una red de caminos que comunican Gatika con Plentzia y Urduliz.

En el año 1506, el 14 de diciembre y en la ciudad de Valladolid, en la Real ejecutoria favorable a Plencia en el pleito que mantiene con Gómez González de Butrón sobre la construcción de unos molinos por parte de la villa, se constata la existencia de un camino público, que comunica el molino de Arbina, propiedad de Gómez González de Butrón, con el municipio de Plentzia, al cual se hace referencia de manera abundante; a modo de ejemplo (4):

"... porque no solamente los dichos partes contrarias çerravan, tomavan e ynpedian el dicho rio, usó e exerçio camino publico, demas aun ocupavan e çerraban el camino publico que por la orilla e ripas del dicho rio de ynmemoriales tienpos aquella parte avia estado e estaba en paçifica posesion vel casy de yr e pasar por el dicho camino...

... e mandase que **los dichos camino e rio publico estoviesen e fuesen francos e libres como syenpre fueron ...**

El "camino de Butrón" (Gatika) comunicaba con Plaçencia por ambas orillas de la ría de Butroi. Una de ellas, la de la margen izquierda, transcurría por donde estaba (en la actualidad una presa) ubicado el Molino de Arbina, hasta Palados (antiguo camino real), y desde Palados hasta Plentzia seguía por un camino carretil, que atravesaba La Junkera, por uno de sus ramales (DOCUMENTO NÚMERO 21). Curiosamente, el camino de Junkeras, rural al igual que los de Isuskiza (y de hecho se solicitaba a la Diputación Foral ayuda para la reparación de ambos caminos rurales -Isuskiza -Ardanzas- y Junkera-) ha sido considerado, como no podía ser de otra manera, camino vecinal de acceso y, hasta la fecha, no le ha sido negada su condición pública. (Inventario municipal descripción: "OBRAS. CONTENCIÓN DESPRENDIMIENTO EN JUNKERA BIDEA", bajo el epígrafe 1 relativo a Inmuebles de la Corporación, apartado 299 y con matrícula 031748 -Año 2019-DOCUMENTO NÚMERO 22 y 23 -Copia del Catastro de rústica-)

Como hemos comentado anteriormente, la margen izquierda comunicaba Plentzia con Butrón a través del camino denominado con el mismo nombre, "camino de Butrón". Su punto de enlace (**actual parcela nº 19 del barrio de Isuskiza**) era donde se encontraban, tanto el camino de arbinaburu -también denominado camino de gallertene (1) (carretera de dos palmeras), como el carril de Isusquiza, quedando constancia de la existencia de otro camino, el cual arrancaba desde el carril de Isusquiza -a la altura del actual campo de rugby- y comunicaba con la actual BI-2704, antigua carretera Bilbao a Plencia, por Unbe.

Luego los tres caminos confluían en un mismo punto, lo que atestiguaría que no han sido caminos aislados, sino comunitarios, que daban acceso al medio natural, de marcado uso público que satisfacían las necesidades, ya no solo personales de movilidad sino las colectivas desde una perspectiva pública, social y económica y, por tanto, vertebradoras de los municipios de la comarca (DOCUMENTOS NÚMEROS 24 y 25).

Se adjunta mapa toponímico de la zona donde confluían los caminos como DOCUMENTO NÚMERO 26 publicado por el Grupo de Etnografía del Museo Plasentia de Butrón - Plentzia (será, reiteramos, la actual parcela 19, antiguo caserío de Olagibelena, referencia de hasta donde llegaba la carretera preexistente a la que hace mención el plan parcial del Pol. 1 y que no estaba incluida en el proyecto de urbanización).

V.- CAMINO DENOMINADO LAS PAMERAS O DOS PALMERAS

Denominado "**camino de arbiñaburu o camino de gallartene**", éste, partiendo desde la actual BI-2704, subía el monte Isuskiza y lo bajaba, hasta comunicar en la zona baja del mismo, hoy denominada, por su forma, abanico, con el "carril de Ysusquiza" y con el "camino de Butrón", formando ambos tres una red de caminos que comunicaban los municipios de Gatika, Urduliz y Plentzia, como hemos comentado en el epígrafe anterior.

Numerosos han sido los litigios entablados entre los municipios de Urduliz y de Plentzia sobre la propiedad y el aprovechamiento de los montes limítrofes a ambas localidades.

Entre los más antiguos se encuentra el fechado en el año 1524, con carta ejecutoria en 1525. De ahí nos trasladamos al año de 1756 ante el pleito interpuesto por los "fieles y vecinos de Urduliz contra el Concejo de Plencia sobre la propiedad y aprovechamiento de los montes, entre ellos, del de Isuskiza" y su "carta ejecutoria" de 1762; como declaran en la misma los números vecinos de la Anteiglesia de Urduliz, en referencia al uso y disfrute de los diversos montes, entre ellos el de Isuskiza:

“de conducir su ganado a los referidos montes, de recoger la bellota, su argoma, su leña seca, pasar por sus respectivas fogueras desde inmemorial tiempo ...”

En este siglo es cuando se aportan a los autos tres documentos gráficos periciales, que, si no tienen detalle de caminos, ya que no eran la causa del litigio, si, al menos en el aportado por la villa de Plentzia, se puede observar alguna vía que se encamina hacia el monte (DOCUMENTO NÚMERO 27).

Y en el periodo 1845-1855 se conoce de un nuevo pleito entre Urduliz y Plentzia ante el anuncio de venta de este último de sus montes comunales por el aprovechamiento que tiene Urduliz en estos montes comunales con los cuales establecerá posteriormente los lindes municipales (5).

Y dado el interés por el municipio de Urduliz en el aprovechamiento y uso del monte, es deducible que el material obtenido se sacara utilizando los caminos vecinales existentes en tales fechas.

VI.- LA DESAMORTIZACIÓN DEL MONTE ISUSKIZA 1855. ADQUISICIÓN POR NICOLÁS DE OLAGUIBEL Y POSTERIOR SUBASTA EN 1880

Pese a que el Ayuntamiento en el año de 1826 solicitase autorización a la Diputación provincial para la venta de, entre otros, del monte de “Isusquiza”, éste, no pierde su condición comunal hasta el año de 1855, a través de las subastas de la desamortización. (6)

Pero el hecho de su venta a través de las sucesivas subastas no implica la pérdida de los derechos que el monte acumulaba. La propia **Ley General de Desamortización Civil de 1 de mayo de 1855** (7) establecía en su artículo nº1:

“se declaran en estado de venta, con arreglo a las prescripciones de la presente Ley, y sin perjuicio de las cargas y servidumbres a que legítimamente están sujetos todos los predios rústicos y urbanos, censos y foros pertenecientes: Al Estado, al clero, ... a los propios y comunales de los pueblos ... y cualesquiera otros pertenecientes a manos muertas, ya estén o no mandados vender por leyes anteriores”

Así, adquirido el monte por Nicolás de Olaguibel, este realiza en el año de 1859 arreglos en el camino de Isusquiza: *“ha costeado un camino particular”*, dice-, en una petición a la Diputación Provincial, para que no le cobren portazgo por atravesar la carretera Las Arenas a Plentzia, -actual BI 2704-, mientras realizaba la transformación de un monte hasta la fecha comunal (compartido también por el municipio de Urduliz, en lo correspondiente al uso del mismo) en un barrio que, con sus correspondientes adecuaciones, se ha mantiene hasta la fecha (DOCUMENTO NÚMERO 28).

Los caminos responden a las necesidades sociales y estas varían según los tiempos en que se desarrollan y, por tanto, los caminos deben adaptarse a los nuevos tiempos, tanto en sus trazados como en la base sobre la que se sustentan; así, es posible que Olaguibel pudiera modificar el trazado inicial del camino (... para el servicio de aquellos pertenecidos ha costeado un camino particular ..., dice) pero lo que es óbice es que el nuevo camino, si realmente ejecutó uno nuevo -o, tal vez, una parte de éste- quedó como sustituto del anterior, como así se recoge en los diferentes mapas que desde los inicios del siglo XX, se visualiza perfectamente como mantiene, hasta fecha de hoy, el mismo trazado que antaño: han pasado, al menos, cien años.

En contraposición a lo expuesto en el párrafo anterior, el grupo Plentziako Herri Lurrak Elkarte, publicó el libro titulado ISUSKITZAKO HERRI LURRAK, IRAGANA ETA ETORKIZUNA (8), en donde en su página 17, en referencia a Olagibel y la construcción que hace en Isuskiza, citan lo siguiente:

*“Hamaika izan ziren Olabibelek eraiki zituen baserriak Isuskitzan, **baina hiribilduko udalaren eskuetan geratu zen bidea haraino egitea eta zaintzearen ardura**”*

Se adjunta una copia de la página del libro como DOCUMENTO NÚMERO 29, además de citarse en la bibliografía.

Nicolás de Olaguibel transformó la parte baja del monte (lo que por su forma se llegó a denominar “abanico”) en un lugar de cultivo, edificando, al menos, once caserías (8), las cuales llegaron a albergar una población en el año de 1920, a 200 habitantes, población que representaba el 11,90 %, sobre un total 1.680 en el municipio, información obtenida de los datos facilitados por el propio Ayuntamiento de la villa de Plentzia ante la solicitud de la Excm. Diputación de Vizcaya para la creación de una o varias escuelas de barriada (DOCUMENTO NÚMERO 30).

Nicolás de Olaguibel, tras poblar con caseríos y colonos -muchos de ellos venidos desde Gipuzkoa y casados, después, con mujeres de la zona-, de ideología carlista y acuciado por sus acreedores se vio obligado a vender su extenso patrimonio.

Si bien, lo que más puede llamar la atención es que frente a declaraciones de que la carretera denominada “de Ardanzas” prácticamente no ha existido hasta el desarrollo de la actual urbanización, se refiera a ella en el artículo de la siguiente manera (año de 1880) (DOCUMENTOS NÚMERO 31 y 32):

“Tiene una buena carretera (la finca en cuestión), que empalmándose con la de Plencia á Bilbao, que pasa por su confin del Sudoeste, atraviesa la falda septentrional del monte en una extensión de cerca de 5 kilómetros.” (9)

VII.- EL CAMINO A ISUSKIZA EN LOS AÑOS 20 DABA ACCESO A LA “ESCUELA DE BARRIADA” DEL MUNICIPIO DE PLENTZIA DE INNEGABLE INTERÉS PÚBLICO.

En las primeras décadas del Siglo XX, los Ayuntamientos de Bizkaia, entre los que se contempla expresamente el municipio de Plentzia, presentaban un poblamiento disperso (caseríos diseminados), con dificultades orográficas, malas comunicaciones y escasos centros de enseñanza. Su precariedad económica impedía que la enseñanza estuviera generalizada entre los habitantes, siendo ello la causa por la que se crearon las “escuelas de barriada” por la Diputación de Bizkaia a raíz de la “Moción Gallano de 1919”, destinada a reducir los altos niveles de analfabetismo y corregir los desajustes educativo-culturales de la provincia, reflejados, sobre todo, en las zonas rurales y los barrios minero-industriales.

La etapa comprendida entre 1919 a 1936, etapa que se podría denominar como de “plena autonomía” de estas escuelas, es bastante conocida y ha sido estudiada en múltiples ocasiones por diversos autores. (10)

Aquellas escuelas respondían a un acuerdo de la Diputación de Bizkaia de fecha 4 de mayo de 1920 -Reglamento de las escuelas de barriada- (11). A través de la citada norma se concedía la asistencia gratuita a los niños que habitaran en el radio de acción de aquellas escuelas. De este modo, mientras que el Ayuntamiento era el responsable de la construcción del centro, la

Diputación se reservaba la potestad sobre creación, distribución, organización y administración de las escuelas a través de la Junta de Instrucción Pública, en cada municipio. El personal docente se elegía mediante oposición pública, debiendo de tener el título de Maestro de primera enseñanza.

Entre las escuelas creadas al efecto (**12 y 13**), se encontraba la denominada "Isusquiza" que data cuando menos del año 1920 (nº 36 del listado que se adjunta como DOCUMENTO NÚMERO 33, con capacidad para 113 niños y 114 niñas. Es de suponer que el número de alumnos está errado y que se refiere a una capacidad de 13 niños y 14 niñas. Se adjunta asimismo plano de las distintas escuelas de barriadas como DOCUMENTO NÚMERO 34.

Según se desprende del BOE núm. 548 de fecha 22 de abril de 1938 (se aporta copia del Boletín como DOCUMENTO NÚMERO 35), la escuela de Isusquiza pasa a depender del Estado en 1938, convirtiéndose en escuela nacional. Como consecuencia del proceso edificatorio llevado a cabo en el barrio de Isuskiza, la escuela ha sido demolida íntegramente por incompatibilidad con el nuevo planeamiento, por lo que la escuela no existe en la actualidad (DOCUMENTO NÚMERO 36).

Se constata la existencia del acceso, además, por el dato de la sanción recibida por una profesora destinada en la escuela Isusquiza, en el año 1927, debido a sus reiterados retrasos en la entrada en su jornada laboral, situación que solo se puede explicar si la citada maestra accedía diariamente desde Plentzia a su centro de trabajo; acceso que solo podía ser realizado por el camino en cuestión. Se adjuntan queja de madres y padres y proyecto de acuerdo de sanción de la Junta de Instrucción Pública como DOCUMENTO NÚMERO 37 y 38. Además, se recibía periódicamente material para uso del centro escolar (carbón, material escolar, ...), cuya única vía de comunicación no podía ser otra que la mentada carretera de acceso.

La escuela se mantuvo operativa hasta el 19 de octubre de 1966 (DOCUMENTO NÚMERO 39), si bien por los datos registrados sabemos que, durante el curso correspondiente al año de 1962, la escuela mixta contaba con 15 alumnos. No es difícil concluir que las familias de estos alumnos accedían a sus caseríos por el camino público que comunicaba con Plentzia, a pesar de haber sido cerrado, al parecer, parte de su acceso, dado que se podía seguir transitando, al parecer, por un atajo existente tras el actual campo de rugby. Se adjunta mapa a detalle del topográfico de Vizcaya como DOCUMENTO NÚMERO 40. No podemos dejar de mencionar que, pese a haber sido vendido el monte, una correcta aplicación de la normativa que regulaba la desamortización de bienes, como hemos comentado con anterioridad y salvo prueba en contrario, no debería haber permitido el cierre de parte del camino, limitando el acceso al mismo.

Por otra parte, no podemos dejar de mencionar la sesión semanal ordinaria municipal de 9 de octubre de 1954, en la cual, reunidos en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, se hace referencia al camino Isusquiza bidea como "camino vecinal de Ardanzas a Ysusquiza", donde se solicita del ayuntamiento "cooperación económica para la construcción de un muro de contención en el citado trazado, autorizando en sesión también ordinaria de 18 de octubre, conceder por unanimidad una subvención "para la reparación del camino que enlaza el barrio de Ardanzas con el general al de Isusquiza". Se adjunta fotocopia de las actas de ambas sesiones ordinarias municipales como DOCUMENTO NÚMERO 41.

Apenas transcurren cinco años desde el cierre de la escuela pública de Isuskiza cuando se inician los trámites del Plan Parcial (1971) para Isuskiza y su transformación urbana.

Cabe remarcar que las viviendas ubicadas en las parcelas nº. 40 (Iturriondo) y nº. 44 (Unibasoena) son caseríos que sobrevivieron al plan parcial de 1973 y que cumplen con lo establecido en el artículo 9.c) del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, que establece lo siguiente:

Artículo 9 – Caseríos. Definición y régimen autorización de reconstrucción.

c) Disponer de licencia de primera ocupación o de documento que deje constancia de modo fehaciente de su efectiva ocupación residencial con anterioridad al 1 de enero de 1950

Especialmente, el caserío de Unibasoena (parcela n. 44) ha permanecido habitado de forma ininterrumpida hasta bien entrado el siglo XXI, manteniéndose a la fecha en buen estado de conservación. Se adjunta imagen del mapa de toponimia de la ría de Plentzia del Grupo de Etnografía del Museo de Plasentia de Butrón como DOCUMENTO NÚMERO 42.

Conclusión: El acceso (propios o/y ajenos al municipio) a la escuela pública de barriada de Plentzia se garantizaba a través del camino a Isuskiza, siendo ese camino utilizado por todo el mundo.

VIII.- LOS CAMINOS A ISUSKIZA TRAS LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS DE LA FINCA ISUSQUIZA EN EL AÑO 1973.

La "Urbanización Isuskiza" (Abanico de Plentzia) surgió cuando la mercantil Inmobiliaria Isuskiza, S. A. adquirió y agrupó una serie de parcelas, con el objetivo de construir viviendas. El desarrollo urbanístico de la parcela de Isuskiza, se configuró inicialmente en dos fases a través de dos polígonos de actuación.

Con la aprobación del Plan parcial del Polígono número I, comenzó la segregación y la venta individualizada de las parcelas que conformaban dicho polígono (se adjunta Nota simple e historia registral de la finca matriz -FINCA Nº 2224- una vez realizada todas las segregaciones como DOCUMENTO NÚMERO 43).

En la actualidad, únicamente se ha desarrollado el Polígono I, habiéndose quedado en suspenso el Polígono II. (Se adjunta certificado de la secretaria municipal de fecha 3 de diciembre de 2013 como DOCUMENTO NÚMERO 44). No hay que perder de vista que, en la actualidad, y según datos facilitados por el Eustat, el barrio de Isuskiza tiene censados aproximadamente 1036 habitantes, los cuales vienen a representar el 23,23 % del total de la población del municipio de Plentzia (4.459).

El Plan Parcial del Pol. I del Abanico de Plentzia cuya aprobación definitiva se produjo por la Comisión Provincial de Urbanismo en sesión de 10 de febrero de 1973, fija DOS ACCESOS al polígono, uno al Norte por la actual carretera de Puerta de Hierro al caserío Olaguibelena y en el centro, por la creación ("siquiera sea provisional" dice textualmente el plan parcial) de la vía de acceso a todo el conjunto.

Resulta ciertamente significativo porque el propio Plan Parcial otorga al acceso de Puerta de Hierro un carácter prioritario porque dice textualmente que: "El acceso desde la exterior queda asegurado, al Norte por la actual carretera de puerta de Hierro al caserío Olaguibelena..." (dicho caserío estaba ubicado en la actual parcela 19, punto de confluencia de los caminos de antaño de Isusquiza, Butrón y de Gallartene o Arbiña-buru)

El Proyecto de Urbanización (se adjunta la memoria del Proyecto como DOCUMENTO NÚMERO 45) con relación a la red viaria y zona verde (pág. 8) contempla expresamente: “sobre la línea de las dos vertientes de la edificación se desarrolla la vía principal de acceso y circulación del polígono, resultando éste dividido en dos partes de superficie similares, con la cual queda marcado el eje longitudinal del polígono.

Esta vía con una anchura total de 12 m, y 6 m de calzada, 2,50 m de aceras y 3,50 m de arcenes, arranca en la zona sur de las inmediaciones del caserío “zabalondo” y tiene su prolongación fuera de los límites del polígono, hasta enlazar con la carretera Bilbao-Plentzia, siguiendo sensiblemente el trazado de un CAMINO CARRETIL HOY EXISTENTE. Por el extremo Norte la vía termina en un amplio circuito cerrado que facilita la circulación y el camino en sentido del terminal. Estamos hablando del acceso de Las Palmeras, o Dos Palmeras. Finalizando la fase correspondiente al Plan Parcial 1 y sin corresponderle (debería haber sido realizado por el Plan Parcial del Pol. 2) se ejecutan las obras de acceso que desde la Diputación Provincial se exigen como requisito para la concesión definitiva de esta segunda fase.

La Inmobiliaria Isuskiza se comprometió con el acceso por el vial de Ardanzas a que, **en caso de ejecutarse la proyectada autopista Bilbao-Plentzia**, al anularse por el nuevo trazado el acceso actual a la carretera preexistente, **esta realizaría el nuevo entronque de ambos viales**, trabajos que nunca han tenido que realizarse por la inejecución de una autopista proyectada en los años 70 y que, en la actualidad, está desterrada su posible realización.

La red de circulación secundaria se desarrolla por medio de vías de 9 m de anchura, con un total de 6,50 m de calzada, y 2,50 m de aceras que forman una serie de circuitos cerrados que compartimentan el polígono haciendo posible la subdivisión en parcelas conforme al plan previsto. Esta red secundaria tiene un acceso independiente del de la principal por medio de la carretera existente desde la puerta de hierro (carretera Bilbao-Plentzia) hasta el caserío Olaguibelena. La simplicidad del trazado de la vía principal y su diferencia de ancho con la secundaria marcan de por sí unas condiciones orientativas que facilitarían enormemente la circulación interior.

De lo precedentemente expuesto, se extrae la conclusión de que el camino denominado de Ardanzas es calificado en todo momento por la normativa urbanística citada como **carretera o camino**, e **inserto en calidad de acceso a la urbanización Isuskiza mediante la conexión a la carretera foral Bilbao-Plentzia (BI-2704).**

IX.- CLASIFICACIÓN DE LOS CAMINOS COMO SISTEMA GENERAL VIARIO POR EL PLANEAMIENTO VIGENTE (AÑO 1994).

De conformidad con las VIGENTES NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO (Texto Refundido aprobado definitivamente mediante Orden Foral de Urbanismo de fecha 11 de abril de 1992 y el cual fue publicado en el BOB núm. 213 de fecha 9 de noviembre de 1994) los caminos objeto del presente expediente de investigación son calificados de **SISTEMA GENERAL VIARIO**, según se desprende del Plano denominado 3B de las NNSS, aprobado en sesión plenaria el día 30 de junio de 1989. Se adjunta copia del plano como **DOCUMENTO NUMERO 46.**

A tal efecto prevé el vigente **art. 176 de las NN.SS.** con relación a los sistemas generales de comunicaciones del municipio, cuya copia se acompaña como **DOCUMENTO NÚMERO 47**, que *“comprende este sistema general la red viaria básica, incluyendo en ella los espacios reservados para el uso de comunicación viaria y sus zonas de protección...”*.

Concretamente se recoge en el epígrafe cuarto de este artículo *“la totalidad de la red viaria rural de dominio público, a la aprobación de las presentes normas”* en donde se plasman los trazados de los distintos caminos rurales existentes a la aprobación del planeamiento, el cual resulta coincidente con el de la carretera señalada como acceso en el plano del Proyecto de Urbanización del Pol. I de Isuskiza.

Además de figurar la “la totalidad de la red viaria rural de dominio público”, en el plano anteriormente citado, figura la carretera denominada de Las Palmeras o Dos Palmeras como “Sistema General Viario”.

A propósito de dicha calificación y en coherencia con lo aquí expuesto, con fecha **11 de febrero de 1999**, se emite **INFORME TÉCNICO por el arquitecto asesor del Ayuntamiento, D. Jon Gometza** a través del cual viene a certificar al Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente de Gobierno Vasco, que **“LA CARRETERA DE ACCESO A ISUSKIZA PERTENECE AL SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES MUNICIPAL DESCRITO EN EL ART. 176.4 DE LAS NNSS DE PLANEAMIENTO”**. Se adjunta copia del informe como **DOCUMENTO NÚMERO 48**.

Conclusión: Es por ello, que las carreteras a Isuskiza están formalmente contempladas como bienes de **DOMINIO PÚBLICO** al calificarse ambas en la vigentes NNSS como **SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES**.

X.- LOS VIALES CONTROVERTIDOS SON DE POSESIÓN Y USO PÚBLICO.

Sobre este particular, manifestar que los caminos en cuestión son de uso público, pues las facultades de paso la ostentan no sólo los vecinos de la urbanización sin limitación alguna desde hace décadas, sino cualquier particular, sirviendo por ello al interés público, manifestación que resulta incontrovertida por el Ayuntamiento. Además, el uso público viene predeterminado porque están a su vez conectados a una carretera foral (BI-2704). El hecho de estar conectadas a una vía pública determina más si cabe, el uso público de la misma en calidad de **VÍA DE COMUNICACIÓN**.

Cuando hablamos de bienes de uso público por afectación, la titularidad es determinante de la consideración demanial del bien, de manera que cuando esta es pública, el bien también lo será.

Así lo entendió el magistrado de lo contencioso administrativo número 4 de Bilbao, en su sentencia 171/2020, de fecha 22 de septiembre, al establecer en su fundamento cuarto *“...En todo caso, corresponde a ese Ayuntamiento, como titular demanial de los*

caminos, su conservación, mantenimiento y mejora, con independencia de las acciones que pueda ejercitar para la concreta determinación de la propiedad del bien y las posibles acciones de repetición que pudieran corresponderle ...”

La afectación de un camino al uso público puede hacerse sin necesidad de un acto administrativo expreso, bastando con que la afectación sea real y efectiva, lo cual es indiscutible, no sólo por las labores de reparación que se han realizado, sino por el uso público desde tiempo inmemorial que se lleva realizando de los mismos.

Se trata por ello de una cuestión de hecho, determinable por el uso inmemorial del mismo (usucapión) y por la afectación a un servicio público, doctrina que es obligado poner en relación con las disposiciones de la LBRL y su Reglamento de bienes, en cuyo articulado se enumeran esta clase de bienes (caminos, calles, etc...). No puede por tanto negarse, como se ha venido haciendo, el carácter de bienes de dominio público de ambos viales.

Además, ambos caminos, dan acceso al medio natural y, no solo comunican el barrio de Isuskiza con el núcleo urbano de Plentzia, sino que dan acceso a otras fincas limítrofes, (algunas son fincas con viviendas construidas, otras se corresponden con terrenos que son de titularidad municipal, siendo su único acceso por los viales objeto de estudio) sino que sirven, en numerosas ocasiones, de bypass para cuando el paso por la carretera comarcal BI-2704 tiene que ser desviado por caídas de árboles o accidentes que imposibilitan su tránsito.

XI.- ACTOS PROPIOS DE REPARACIÓN DEL CAMINO. SOBRE EL PLAN DE CAMINOS RURALES PROMOVIDO POR LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA.

Desde hace décadas la Diputación Foral de Bizkaia –el entonces Departamento de Agricultura, actual Departamento de Medio Natural y Agricultura-, viene impulsando la mejora de los caminos rurales existentes en este territorio histórico, a través de la concesión de ciertas ayudas económicas, cuyos beneficiarios son los Entes Locales, todo ello encaminado a la mejora de los accesos rodados a los núcleos de población.

El Decreto Foral 37/2009 de 17 de marzo de bases reguladoras de las subvenciones para el desarrollo de las zonas rurales de Bizkaia, regula actualmente las condiciones que deben reunir los beneficiarios. Su antecesora fue la Orden Foral nº 4878/96 de 17 de octubre.

A tal efecto, conviene reseñar, que la Corporación viene solicitando por lo menos que esta parte conozca desde el ejercicio 1997 la concesión de este tipo de ayudas económicas para el acondicionamiento y reparación de la carretera de acceso denominada “Isuskiza”, habiéndose tramitado los siguientes expedientes municipales. Por citar algunos que obran en poder del Ayuntamiento de Plentzia:

- (i) Expediente Ref. 97421002 (nº. Archivo 97/270), el expediente se encuentra en dependencias municipales DOCUMENTO NÚMERO 49.

Mediante Decreto de Alcaldía nº 71/97 se acepta formalmente la inclusión del Ayuntamiento de Plentzia en el Plan de Ayudas a Caminos Rurales del año 1997, adjudicando a la ingeniería Izarvi, la redacción de la Memoria definitiva de las obras de reparación y acondicionamiento de la carretera de acceso denominada "Isuskiza". Se compromete asimismo a financiar con recursos propios del Ayuntamiento la parte de la obra no subvencionada por la Corporación.

En este caso el Ayuntamiento decide invertir la cantidad de 5.810.474 de las antiguas pesetas, para la reparación de la carretera y consignar a cargo del presupuesto municipal la cantidad de 3.700.000 pesetas. De igual modo, mediante Decreto Foral 20/1997 de 25 de febrero fue autorizada por la Diputación la concesión al Ayuntamiento de Plentzia de 3.700.000 pts. cuyo único fin era la reparación de la carretera a Isuskiza.

No sólo se aportaron fondos de la Diputación Foral para acondicionar la carretera de acceso a Isuskiza, sino que se aportaron fondos propios de la Corporación.

Consta en el expediente administrativo de referencia la correcta finalización de los trabajos, mediante informe del arquitecto asesor municipal, D. Jon Gometza Onaindia de fecha 29 de octubre de 1998.

- (ii) Expediente Ref. 9742100007 (Nº Archivo 97/278) -obras de mejora y ampliación de curvas en la carretera acceso a Isuskiza-, el expediente se encuentra en dependencias municipales. DOCUMENTO NÚMERO 50.

Con fecha 30 de abril de 1998, se acuerda por la Corporación la aprobación del pliego de condiciones de la obra caminos rurales para el ejercicio de 1998, al haber sido concedida por la Diputación Foral una subvención de 3.320.000 pesetas. El importe de licitación ascendía a la cantidad de 5.118.311 pesetas, con un plazo de ejecución de dos meses. Se adjudicaron las obras a la mercantil Zandesa mediante Decreto de Alcaldía nº 219/98.

En el expediente administrativo consta un informe evacuado por la ingeniería Izarvi de fecha 15 de diciembre de 1997 suscrito por el ingeniero de caminos D. José Ernesto Izquierdo que constata el buen estado del camino estando su rodadura compuesta por aglomerado asfáltico en caliente. No obstante, se detecta una deficiencia con relación a la sección de cinco metros, que hace peligroso el tránsito de vehículos y peatones que lo utilizan, proponiendo al efecto varias actuaciones en los anchos de la carretera que mejoren la visibilidad y proporcionen zonas de refugio a los peatones.

Consta unido al expediente municipal, informe de la aparejadora de fecha 11 de diciembre de 1998 de la realización completa de los trabajos de acondicionamiento en el camino a Isuskiza.

- (iii) Expediente Ref. 0042100002 (Nº Archivo 00/117) -obras de acondicionamiento en la carretera acceso a Isuskiza-, el expediente se encuentra en dependencias municipales. DOCUMENTO NÚMERO 51.

Mediante Decreto nº 002/2000 se aprueba la Memoria valorada por la Oficina Técnica Municipal para las obras en la carretera a Isuskiza por importe de 6.926.592 pesetas, para solicitar la subvención a la Diputación Foral.

(iv) OTRAS ACTUACIONES:

- a. Mediante Informe de fecha 16 de mayo de 2006 de la asesoría jurídica del Ayuntamiento, se permite el cierre de la instalación de una barrera al acceso de la urbanización de Isuskiza, bajo la advertencia de que **el camino se trata de un bien demanial, que su autorización obedece a razones de estricta seguridad, siendo un acto de tolerancia, de carácter precario, esencialmente revocable.** Se adjunta copia del informe como DOCUMENTO NÚMERO 52. La CP había realizado una Asamblea Extraordinaria donde, debido al incremento de robos en el barrio, así como en zonas colindantes, sus vecinos votaron implementar las medidas de seguridad.
- b. Con fecha 17 de mayo de 2011, se dicta Decreto de Alcaldía por el que se adjudica a Dña. María José Reinares Galilea la elaboración de un proyecto de ejecución y posterior dirección integral de las obras de reparación estructural en la carretera de acceso al barrio de "Isuskiza". Se adjunta copia de la resolución como DOCUMENTO NÚMERO 53.
- c. Expediente administrativo tramitado en el ejercicio 2013. Pliego de Condiciones técnicas que regirá la prestación del servicio de conservación y mantenimiento integral de zonas verdes municipales, parques, jardines, arbolados y caminos de Plentzia. Dentro de los trabajos a realizar se contempla los de limpieza, retirada de árboles caídos, etc....y curiosamente una de las zonas en las que se debe realizar dichas labores de mantenimiento está la carretera a Isuskiza. Se adjunta copia de los Pliegos como DOCUMENTO NÚMERO 54.
- d. Obras realizadas en la carretera de acceso a Dos Palmeras que figuran en el inventario municipal, -deberán estar sus correspondientes expedientes administrativos en dependencias municipales-, tanto de 2015 como de 2019.

XII.- ¿POR QUÉ CAMBIA DE CRITERIO EL AYUNTAMIENTO DE PLENTZIA SOBRE LA TITULARIDAD DEL CAMINO?

Se ha de advertir que el cambio de criterio ha sido reciente en el tiempo y que lamentablemente creemos obedece a criterios puramente económicos y de oportunidad. No obstante, se trataría de una pretensión del todo ilegítima, tratándose de una administración pública que ha de garantizar no sólo el cumplimiento de la Ley, sino que, además, debe preservar que su actividad satisfaga el interés común.

A tal efecto resulta interesante analizar el documento económico-financiero de fecha septiembre de 2012, aportado para la aprobación inicial de la revisión de planeamiento del PGOU de Plentzia (en desuso en la actualidad), confeccionado por el arquitecto D. Iskander Atutxa, en donde no sólo se vuelve a aludir sin ningún reparo a la titularidad municipal del camino a Isuskiza, sino que se advierte que éste ha de ser reurbanizado y su coste es actualmente inasumible por el Ayuntamiento (DOCUMENTO NÚMERO 55):

“3.1.-LA RED DE MOVILIDAD Y COMUNICACIONES. 3.1.1.-La red viaria. Tres propuestas viarias merecen una mínima atención. La primera de ellas corresponde a los accesos rodados al barrio de Isuskiza. En la actualidad uno de los tramos es de titularidad municipal pero en su mayoría se trata de dos viales que discurren por parcelas de titularidad privada.

Su coste de reurbanización se estima en una cuantía de 2.000.000 €. Evidentemente para un municipio como Plentzia dicha cuantía es inasumible en una sola fase de ejecución, por lo que el desarrollo del mismo deberá analizarse en detalle para determinar la forma más viable de llevarlo a cabo. En el supuesto de adoptarse la decisión de proceder a la misma, la responsabilidad de su ejecución y abono corresponderá al Ayuntamiento.

La segunda de las citadas propuestas se corresponde con la reurbanización para su peatonalización del casco urbano. Su coste se estima en una cuantía aproximada de 600.000 €. En el supuesto de adoptarse la decisión de proceder a la misma, la responsabilidad de su ejecución y abono corresponderá al Ayuntamiento.

La tercera y última de las citadas propuestas viarias se corresponde con la mejora de la carretera BI-2122. Su coste se estima en una cuantía aproximada de 1.000.000 €. La responsabilidad de ejecución y abono de esas obras corresponderá a la Diputación Foral de Bizkaia.”

No se deben confundir los caminos en investigación con las obras de urbanización ejecutadas en virtud del Plan Parcial de Isuskiza. En primer lugar, porque el camino a Isuskiza denominado de Ardanzas, **no forma parte del Proyecto de Urbanización del Polígono**, por lo tanto, ninguna obligación de cesión se deduce del mismo, y porque dicho vial tampoco ha sido ejecutado por los propietarios del Polígono, datando éste su existencia desde tiempo inmemorial, tal y como se ha evidenciado con la aportación de las diversas Ortofotos.

En segundo lugar y en lo que se refiere al vial de dos Palmeras o Las Palmeras, el mismo fue ejecutado, incluso sin ser su obligación, por la fase 1 del polígono. Es más, fueron cedidos los terrenos que la ley vigente de aquella época exigía (DOCUMENTO NÚMERO 56) de una fase 2 que, pase a estar aprobada, en ningún momento se llegó a ejecutar, posibilidad incluso, a fecha de hoy, totalmente descartada por estar sus terrenos calificados por la Diputación Foral de Bizkaia de carácter rural, cesión que se justifica en los DOCUMENTOS 57, 58, 59 y 60 del Registro de la Propiedad. Abundando en datos, el mismo vial fue nuevamente reformado cuando se realizó la Fase II-III dentro del Polígono 1 del barrio de Isuskiza.

Que es una urbanización consolidada, se deduce de la propia existencia de viviendas, reconocido a la postre por ordenación del territorio de Gobierno Vasco. Se adjunta copia como DOCUMENTO NÚMERO 61. La normativa urbanística exige para que un terreno de suelo urbano consolidado tenga la condición de solar y sea directamente edificable, que éste tenga “acceso por vía pavimentada de uso y dominio público”.

Dicho extremo también se desprende de la propia literatura de la licencia de obras concedida por la Corporación en el año 1988 para la construcción de la vivienda de quien suscribe este escrito y que se adjunta como DOCUMENTO NÚMERO 62.

Entendemos, en definitiva, que no se puede mantener por el Ayuntamiento de Plentzia que el ámbito urbanístico sea un suelo urbano, donde se ha edificado otorgando las correspondientes licencias de obra, y al mismo tiempo sostener que las vías públicas que conciernen a la urbanización del ámbito de actuación de Isuskiza, entre las que incluimos expresamente los viales de acceso, no son de titularidad pública.

Mantener el carácter privado de estas vías hubiera tenido como efecto que no se concedieran licencias urbanísticas en las parcelas de la urbanización, entre otras muchas. Antes bien, ha ocurrido todo lo contrario, y al otorgar las oportunas licencias urbanísticas el Ayuntamiento ha venido reconocer el carácter público del viario, incluyendo los accesos.

En consecuencia, si por el transcurso del tiempo desde la terminación de las obras de urbanización puede deducirse de manera indubitada una puesta en servicio de las instalaciones y viales, de forma consentida y tolerada por la Administración, que incluso ha permitido y autorizado actos edificatorios y concedido licencias de primera ocupación, hemos de mantener que se ha producido una recepción tácita, debiendo por tanto el ayuntamiento de Plentzia asumir sus responsabilidades derivadas de la conservación y titularidad plena del dominio público, lo cual es evidente que ha incumplido a todas luces el ayuntamiento, dado el mal estado que presentan las

carreteras.

Solo queda por concluir que, tanto en la época en que “Ysusquiça” era un monte de fuerte interés social, que servía de sustento, tanto a sus habitantes (carbón vegetal, leña para el fuego, pastos para el ganado, madera para la construcción de sus viviendas, para la construcción de sus navíos, ... como al consistorio, al servir con sus ventas parciales al saneo de sus cuentas públicas y en el que, además, su uso y disfrute no solo era ejercido por los vecinos de Plentzia sino también, como lo sabemos por sus juicios y sus ejecutorias lo era por los de, al menos, Urduliz, y que, por ende, estaba entretejido por caminos que llevaban de un municipio a otro. Que, en una época de bancarrota de la villa, en plena época de la desamortización, pasó de ser un monte comunal a transformarse en un barrio de caseríos y dedicarse a la agricultura y ganadería, se le dotó de una escuela pública de barriada porque fue exactamente eso, un nuevo barrio de Plentzia, que siguió comunicado por esos caminos carretilos que así han quedado recogidos por la cartografía de principios del siglo XX (1924, revisada en 1934).

Y, cuando decayeron los caseríos y la vida urbana tomó su relevo, ese barrio de caseríos se transformó en el barrio que conocemos hoy en día, que alberga a más del 20% de la población de la villa de Plencia, siendo, así, el segundo barrio en población, dotado de una red de camino que enlazan, no solo con la villa de Plentzia sino con el municipio de Urduliz; caminos por los cuales también se accede a diversos terrenos, algunos de ellos con viviendas, otros, con actividades agropecuarias (vaquería), otros son terrenos municipales y otros, simplemente, accesos a la ría de Plentzia y a los montes que rodean dicho barrio de Isuskiza..

Conocieron, también, momentos oscuros, en donde no se respetaron los usos generales que tenían estos caminos, vulnerando así, salvo prueba en contrario, el carácter inalienable, inembargable e imprescriptible de los caminos públicos. Pero esos tiempos grises no pueden ser los que marquen el carácter de unos caminos que, a la vista de la documentación aportada, sirvieron de comunicación y sustento para las muchas generaciones que ha conocido la historia de esta parte del municipio.

Nada puede resumir mejor la condición de estos caminos que como lo recoge la Academia Vasca de Derecho/Zuzenbideraren Euskal Akademia, en su artículo:

“POR QUÉ, A DIFERENCIA DE CASTILLA, EN EUSKAL HERRIA SE DICE CAMINO DE SERVIDUMBRE CUANDO EN REALIDAD SE QUIERE DECIR CAMINO PÚBLICO... O DE CÓMO EVITAR TANTO PLEITO CIVIL SOBRE CAMINOS UTILIZANDO LA VÍA ADMINISTRATIVA”:

La inmensa mayoría de los denominados “Caminos de Servidumbre” de Euskal Herria, a diferencia de Castilla, tienen un carácter público y no privado; la red viaria configurada por estos caminos, además de los Reales y vecinales, es lo que hoy debemos considerar la RED DE CAMINOS PUBLICOS DE EUSKAL HERRIA y otorgarles su

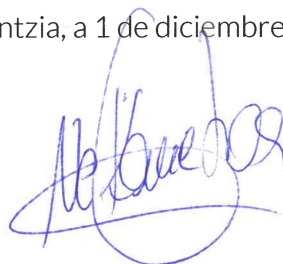
merecido estatus para garantizar su permanencia como Bienes de Dominio Público que son por satisfacer una necesidad colectiva y primaria como la movilidad y el acceso al medio natural. Lo son porque suponen desde su origen inmemorial un uso común y general a todos los vecinos y transeúntes, sean o no dueños de las fincas colindantes, porque tratamos de caminos surgidos para la movilidad general inherente a todos los usos del medio rural que a lo largo de su larga historia han vertebrado el territorio y que forman parte hoy de la Red de Caminos Públicos...”

“... Como bien dice Vicario respecto a estos caminos, puede afirmarse que tienen una existencia más de hecho que de derecho, existencia que es necesario legitimar y fundar en el derecho consuetudinario, bajo cuyo amparo se han constituido y se conservan, sin que se hayan cuidado de darles existencia legal ante el Registro de la propiedad; porque pedir esto en Bizkaia, Gipuzkoa, Araba y Navarra sería como exigir lo imposible, toda vez que son muy contadas las fincas que no están afectas activa o pasivamente por estos caminos; y siendo los terrenos por los que atraviesan de escaso valor, la constatación registral con el carácter de publicidad de los demás derechos reales que les da la inscripción, sería exigir grandes gastos y por ende destruir la forma usual del Registro que se acostumbra a hacer por caseríos, inscribiendo la casa con todos sus pertenecidos agrupados bajo un solo número, como una sola finca, aunque radiquen aquellas en distintos parajes.” (14)

Esperamos que todo lo documentado pueda aportar luz al expediente de investigación en curso y que éste clarifique el carácter público de ambos viales de acceso al barrio de Isuskiza.

Quedando a vuestra total disposición para cualquier aclaración o información, si así lo entenderais pertinente, recibid un cordial y afectuoso saludo.

En Plentzia, a 1 de diciembre de 2023



Fdo.: Nekane Oraa, en representación de
ISUSKIZA BIZIRIK AUZO ELKARTEA

Addenda: Se incluye como DOCUMENTO NÚMERO 63 el presentado ante el Colegio de Arquitectos Vasco Navarro, en su delegación en Vizcaya, de fecha 15 de diciembre de 1981, en el cual se hace constar **las fechas de aprobación de los Planes Parciales de los Polígonos I y II, de sus Proyectos de Urbanización y de la Remodelación parcial de ambos Planes Parciales**, los cuales figurarán en las dependencias municipales:

- ✓ Aprobación definitiva Comisión Provincial de Urbanismo Plan Parcial del Polígono I del Abanico de Plencia: 10 de febrero de 1973.
- ✓ Aprobación definitiva Comisión Provincial de Urbanismo del Proyecto de Urbanización del Polígono I del Abanico de Plencia: 5 de diciembre de 1973.
- ✓ Aprobación definitiva Comisión Provincial de Urbanismo del Plan Parcial del Polígono II del Abanico de Plencia: 20 de mayo de 1976.
- ✓ Aprobación definitiva Comisión Provincial de Urbanismo del Proyecto de Urbanización del Polígono II del Abanico de Plencia: 20 de diciembre de 1977
- ✓ Aprobación Comisión Provincial de Urbanismo de la Remodelación parcial de los Planes Parciales de los Polígonos I y II del Abanico de Plencia: 20 de diciembre de 1977.

- (1-4) Colección Fuentes Medievales del País Vasco, Colección Documental de la villa de Plentzia (1299-1516), número 19, Año 1988, Eusko Ikaskuntza
- (5) Gogeoascoechea, Arantza, Los montes proindivisos en Vizcaya (pag.6, 7, 8 y 14. <https://docplayer.es/92558488-Los-montes-proindivisos-en-vizcaya-arantza-gogeoascoechea.html>)
- (6) Beascoechea Gangoiti, José María, El Primer ensanche de Plentzia: los paseos (1820-1905) Historia de Plentzia: dinámicas sociales x. XVI-XIX
- (7) Gaceta de Madrid, nº 852, de jueves, 3 de mayo de 1855
- (8) Plentziako Herri Lurrak Elkarte, Isuskitzako Herri Lurrak Iragana eta Etorkizuna, 2021
- (9) El Noticiero Bilbaino, n. 1818, de jueves 1 de julio de 1880.
- (10) Zufia, Pedro, "Las escuelas de barriada de Bizkaia", año 1930; Arrien Berrojaechevarria, Gregorio, "Educación y escuelas de barriada de Vizcaya, 1898-1936"; Paliza Monduate, Maite, "El proyecto de las escuelas de barriada y su desarrollo (1919-1938): una epopeya de la historia de la educación en Bizkaia."; Arrien Berrojaechevarria, Gregorio; Pereda García, Iñaki; Pérez de la Peña Oleaga, Gorka, "Bizkaiko auzo-ikastolak. Hezkuntza-pasaia bat eraikiz, 1919-1937 / Escuelas de barriada de Bizkaia. Construyendo un paisaje educativo, 1919-1937".
- (11) Excm. Diputación de Vizcaya. Reglamento de escuelas de barriada. 1926. Bilbao. Imprenta de la Excm. Diputación.
- (12) Archivo Histórico Diputación Foral de Bizkaia (AHDFB). Educación y Cultura. Escuelas de Barriada. Legajo 22 y Archivo administrativo. Escuelas de Barriada. Carpetas 1115-1/8
- (13) Isuskizabizirik.org. Isuskiza Auzo Ikastola. Las Escuelas de barriada de Vizcaya. Bizcaya'ren Auzo Ikastolak <https://www.isuskizabizirik.org/cajon-de-sastre>
- (14) Aranda Lambea, Elena y Ruiz de Erentxun Elkor, Guillermo; 28/02/2017; Bide Publikoak/Caminos Públicos. <http://www.forulege.com/dokumentuak/Caminos%20publicos.pdf>