

Norte-ko burdinbidearen 150. urteurrena



Iñigo Imaz Martínez

Orain dela urte batzuk, Unibertsitateko ikasle nintzela, egunero bezala Eusko Trenek Erreterian zituen geltoki bietako baterantz abiatu nintzen. *Topo* izengoitiz ezagutzen dugun trenbide-sarearen geltokiaz, Gaztaino auzoaren eta Erdigunearen artean dagoenaz ari naiz. Gehienetan ez bezala, lasaitasunez, presarik gabe nindoan. Eta, bat-batean, bikote heldu batek gelarazi, eta emakumeak galdera bitxi bat egin zidan:

–Oiga perdone, ¿podría decirnos dónde está la Estación del Norte?

Hasieran ez nuen deus ulertu, harriduraz erantzun nien tren geltokia Pablo Iglesias kalean gora topatuko zutela, eta ni, bide horretatik nindoala. Baina, ordura arte ez nekien zerbait esan zidaten. Nire belaunaldikoek *RENFE*-ko geltokia izenez ezagutzen duguna, lehen *Norte*-ko geltokia zela.

Klaseak amaituta, etxera iritsita, geltokiaren izenaren inguruan galdetu, eta berretsi zidaten *Norte*-ko geltokia deitzen ziotela garai batean. Egia esan, ez nuen gehiago galdetu, beste gauza batzuk nituen orduan buruan.

Garai hartan, nire erreferentea trenbide-sareari zegokionez, Eusko Tren zen. Donostiara joateko erabiltzen genuen oiartzualdekook, autobusa hartzen ez genuenean. Gogoan dut Irungo ikaskideek nahiago izaten zutela *RENFE*, nik, ordea, ez. Maiz galdetzen zidaten zergatik hartzen nuen *Topo*-a. Mantsuago joaten zen tren

zaharkitu haren triki-traka bortitza jasan behar izateaz aparte, unibertsitatetik urrunago geratzen baitzen. Amarako geltokitik gertu eraiki behar omen zen zubiarekin amesten nuen. Deustuko Unibertsitatean ikasi duten belaunaldi askok badakite urteak joan eta urteak etorri nola entzuten zen istorio bera, zubi famatua eraikitzeke zorian zeudela. Gu iritsi ginenean hori esaten zen, eta joan ginenean oraindik kondaira horrek bizirik zirauen.

Historialari lanetan hasi nintzenetik, eta Historia Garaikidearekin loturiko ikerketekin loturik, ikasi nuen *RENFE* 1941. urtean sortu zela, Franco-ren erregimen diktatorialaren behar politiko eta ekonomikoei erantzuteko asmoz, eta Espainiako trenbide sareak nazionalizatu eta batzearen ondorioz. *Norte*-ko burdinbidea irentsi zuen eta Estatuaren eskutara pasatu zen. Gaztelaniazko

EUA/AME



jatorrizko bertsioan *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* izen deigarria zuen arren, hizkera arruntean *Norte* izenarekin geratu zen.

2014. urtean, Madril eta Irun hiriak lotuko zituen Norteko burdinbidearen trenbide-sarearen inaugurazio ofizialaren 150. urtemuga ospatzen da, nahiz eta berez Erreteriatik 1863tik aurrera trenak pasatzen hasi ziren, Beasain eta Irun arteko zatia amaitu eta trafikoari zabaldu ziotenean. 1864. urteko abuztuaren 15ean, Espainiako erregina zen Isabel II.ak Madril eta Donostia arteko lehen bidaia egin zuen trenbide-sarea bere osotasunean amaituta. Bidaia hori historikoa izan zen, aro berri bat iragartzen zuen: burdinbideari eta industrializazioari hain loturik zeuden ingeniariak eta eraikuntzaren aurrerakuntzak nabarmenak ziren. Hori dela eta, erregina eta berarekin zihozan bidaiari entzute-tsuek geldiune berezi bat egin zuten Ormaiztegiko burnizko biaduktuan, Alexander Lavalley ingeniariak Batignolleseko tailerretan eraikia eta Ormaiztegin bertan, piezaz pieza muntatua. Garai hartako ideia eta eraikuntzen isla garbia da biadukto hori, altzairuzko laminez osaturik baitzegoen, eta beraz, zatika piezak aldatzen eta berriak sartzen joateko posibilitatea ematen zuen. Garapen industrialaren adibide ezin hobea, eta dimentsio aldetik ere esanguratsua da eta gaur egun ere XIX. mendeko ingeniariak zibilaren monumentu garrantzitsuenetarikoak dute.

Euskal Herriko trenbide-sarearen eraikuntzaren historia laburra

Duela 150 urte Madril eta Frantziako muga lotuko zituen trenbidea eraiki zen. Gaztelako lurra gehiagotuz, Burgoseko Miranda de Ebrotik aurrera Euskal Herrian sartzen zen. Hortaz, Ebro ibaia igarota, Gasteiz, Altsasu, Tolosa, Donostia eta Irun hiriak zeharkatzen zituen trenbide hark.

Haatik, trenbidearen historia Euskal Herrian lehenago hasi zen, 1831an hain zuzen ere, eta bereziki burdingintzari loturiko Bizkaiko merkatariek bultzatuta. Bizkaiko merkatariek Ingalaterrako kapitalismoarekin harreman zuzena zuten, beraz, industrializazioari loturiko berrikuntza teknologikoak ezagutzeko aukera paregabea zuten, eta herrialdeko ekonomia suspertzeko gai izan zitezkeen edozein onura etxean ere probatzeko prestutasuna zuten. Kontuan izan behar da britainiarrek 1825ean jarri zutela martxan lurrunezko lehen trenbidea. Beraz, Euskal Herriak harreman goiztiarra izan zuen trenbidearen munduarekin. Aurretik doa esatea Espainiako lehen trenbidea Kuban eraiki zela 1835. urtean

Lehen Gerrate Karlistak (1833-1839) eta ondoren Euskal Herriak bizi izan zuen egoera politiko eta ekonomikoak atzeratu zituzten trenbidea eraikitzekeko proiektu guztiak. Foru erakundeen berrantolatzeak berpiztu zituzten proiektuok, eta euskal lurraldeetan hasi berria zen modernizazio prozesuaren ondorio izan zirela uste dugu, eta ez jatorria. Esaten duguna ulertzeko, kontuan izan behar dugu 1841ean Hego Euskal Herria Espainian eraikitzen ari zen Merkatu Nazionalean txertatu zela. Urte horretan, Espartero jeneralak zuzentzen zuen Gobernu liberal progresistak aduanak Ebrotik kostaldera eta Frantziako mugara lekualdatu zituen.

Gobernu hark bultzaturiko legeen artean, esanguratsua da guri dago-gigunean behintzat, 1844ko

EUA/AME



abenduaren 31n argitaratu zen Erret Dekretu bat. Trenbide-sareak eraikitzeke eman beharreko pausoak arautzen zituen. Hortaz, Espainiaren egonkortasun politiko eta ekonomikoarekin batera, 1844. urtetik aurrera berpiztu ziren trenbide sareak eraikitzeke proiektuak. Lehenak, berriro ere, Ingalaterrako kapitalismoarekin harreman estua zuten bizkaitarrak izan ziren, Bizkaiko Aldundiak, Bilboko Udalak eta Merkataritza Batzarrak elkarlanean, Madril eta Irun lotuko zituen trenbide-sarea bultzatzeko ekimena abian jarri zuten 1845ean. Trenbide- sare hori Bilbotik igaroko zen eta Bizkaia eta Gipuzkoako kostaldea zeharkatuz Madril eta Irun lotuko zituen. 1845eko abuztuaren 16ko Erret Aginduak esleitu zuen trenbide-sare hori eraikitzeke proiektua. Interes ezberdinak zeuden garai horretan lehia, baina momentuz bizkaitarrentzat izan zen garaipena.

Gauzak horrela, modernizazio prozesu xamurrago bat bizitzen ari zen lurraldean, hots, Gipuzkoan, Donostiako eliteek eta herrialdeko agintariak errepide eta trenbide-sareak bultzatu zituzten herrialdean. Beharrezkoak zituen berrikuntzak egin ondoren ere Pasaiaiko portuak industrializazioari eskaintzen zizkion abantailak aprobetxatzeko erabaki irmoa hartu zuten eta garraiobide-sareen hobekuntza sustatu. Azken hamarkadetan Donostiako Udalak eta Gipuzkoako Aldundiak izandako enfrentamenduei amaiera ematearren, Donostiak Batzar Nagusietara itzultzeko erabakia hartu zuen 1847an. Kontsentsu berriak eraikitzen hasi ziren eta Gipuzkoako gizartearen indarra ekonomian jarri zuten arreta-gunean.

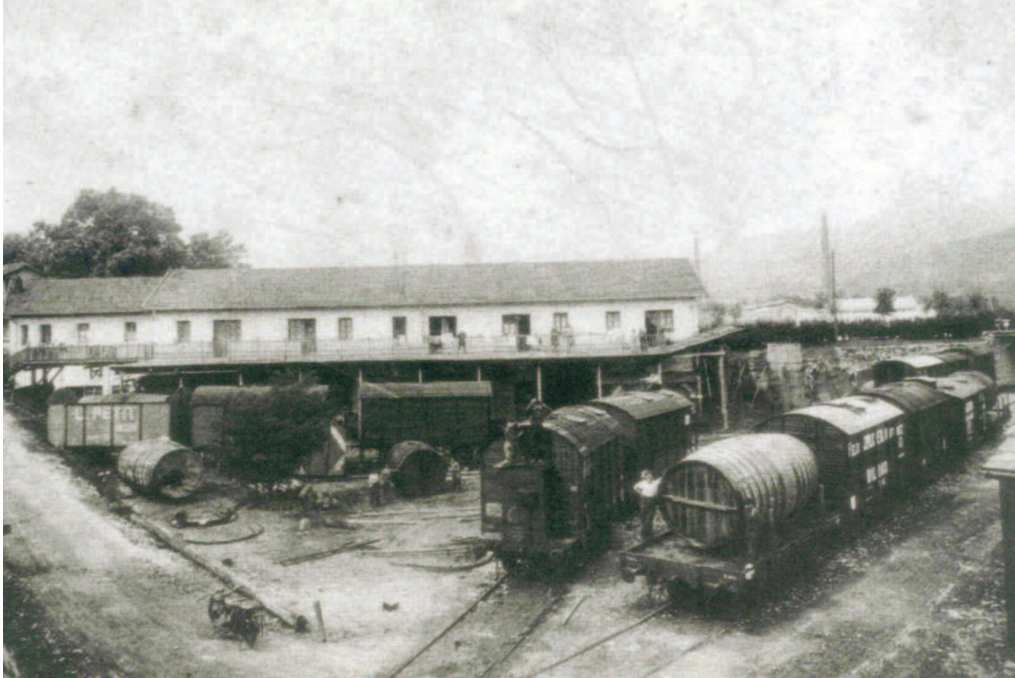
Urte horietan, Madril bete zen herrialde batzuetako eliteen interesak babesteko talde eragileez. Bizkaitarrek egin bezala, gipuzkoarren izenean Fermin Lasala, Ramón Serres, Brunet anaiak eta beste hainbatek Madrilen eman beharreko pausoak eman zituzten, bereziki, 1850eko hamarkadatik aurrera. Baiona eta Bordele inguruko merkatariekin harreman zuzena zuten gipuzkoarrek, eta bereziki donostiarrek. Espainiak eskaintzen zuen merkatu erraldoiak errepide-sarearen modernizazioa eta Pasaiaiko portuaren aldeko lan itzela finantzatzera eramane zituen donostiarrek, Donostiaren ekonomiarentzako berebiziko garrantzia zuelako, Bilbo eta Santanderreko portuekin lehia zuzenean. Testuinguru horretan, kontuan izan behar da, nola ez, Frantziako mugaz bestalde Bordele eta Baiona lotuko zituen trenbide-sarea eraikitzeke proiektuak oso aurreratuak

zeudela, Espainiako mugarekin bat egiteko azkenik, baldin eta Irun eta Madril arteko trenbide-sarea eraikitzeke ekimenak martxan jartzen baziren. Frantziarrentzako merkatu interesgarria bilakatu zen ordurako Espainiakoa.

Norte-ko trenbidea izango zenak bi ibilbide proposamen izan zituen; bata Madril, Burgos, Miranda de Ebro, Gasteiz eta Bilbo lotuko zituena, Bizkaiko eta Gipuzkoako kostaldetik Iruneranzko bidea eginez; eta bestea, aldiz, Madril, Miranda de Ebro, eta Gasteiztik pasa ondoren Altsasutik Gipuzkoako barne aldea zeharkatuz Irunen amaituko zena. Proiektu hori Tolosako eta beste herrietako burges eta jauntxoek bultzatzen zuten ahal zituzten harremanak eta boterea erabiliz, lehenago errepideekin egin zuten bezala.

Hego Euskal Herrian, dena den, *Norte*-koaz aparte, beste trenbide-sare pare bat eraiki zen; alde batetik, Zaragoza-Iruñea eta Altsasu arteko trenbide-sarea eraikitzeke, 1859. urtean Eusebio Page ingeniariak aurkezturiko proiektua (Rotschild finantzieroaren eskuetan zegoen Madril-Zaragoza-Alikante burdinbiderako); eta bestetik, Bilbo-Tutera konpainiarena, Charles Vignoles ingeniariak aurkeztu zuena 1860. urtean. *Norte*-ko trenbide-sarearen proiektua idaztea Manuel Peironcely-ri egokitu zitzaion, 1857 urte inguruan. *Norte*-ko trenbide-sareak Bilbotik pasatzea baztertu zuenez, bilbotarrek bigarren trenbide-sare hau bultzatu zuten eta 1863. urtean inauguratu zuten, hau da, Norteko trenbide-sarea baino urtebete lehenago. Bi trenbide-sareok bat egiten zuten Miranda de Ebron eraikitako loturan.

Bi konpainia agertzen zaizkigu beraz gaur egungo Euskal Erkidego Autonomoan barne jardungo zuten lehen trenbide-sareak eraikitzen, nahiz eta azkenik Bilbao-Tutera konpainiak porrot egin zuen eta 1878. urtean *Norte*-ko konpainiak erosi zuen. Erabaki politikoak egon ziren bi trenbide-sare horien eraikuntza bultzatzen, eta bi hiribururen arteko lehia gogorraren ondorio zuzena izan ziren. Arazo tekniko ikaragarriak izan zituen Gipuzkoatik barna eraiki zen trenbide-sare hark, eta bere ibilbidea udalerrien interesen arabera eraiki zen, horregatik helburu politikoak (eta haiei lotutako interes ekonomikoak) asetzeko eraiki nahi zen trazatua gauzatzeko hainbat tunel egin behar izan ziren. Ingeniari eta konstruktoreentzako erronka garrantzitsua izan zen European eraikitzen



EUJA/AME

ari ziren trenbide-sareekin alderatuz: European lautadak zeharkatuz eraiki ziren trenbide-sareak, eta Norte-ko trenbide-sareak, berriz, lurralde menditsuak zeharkatzen zituen.

1858an sortu zen *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, 380 milioi errealeko kapitalarekin eta 200.000 akzio banatuz bazkideen artean: *Crédito Mobiliario Español* taldeak akzioen %26'35 zituen, honen jatorriko etxea zen *Crédit Mobiliaire Français* %14'7, *Société Général Belge* %10, Peréire sendiak %7, Albako Dukeak %0,25, eta beste inbertsore txiki batzuk.

Burdinbidearen eraikuntza obrak 1858ko ekainaren 22an hasi ziren. Garai hartako gizarteak gogo biziz jaso zuen berri hori. Donostiako zein beste udalerrietako agintariek, tartean erreteriarrek, obren hasiera zela eta antolatu ziren hainbat ekitalditan parte hartze zuzena izan zuten. Elizetako kanpaiek eman zieten hasiera Donostian ospatu zen ekitaldi nagusiari. Musikariek, danbolinteroek, mazolariek, alkatea eta zinegotziak lagun zituztela abiatu ziren Urumea ibaiaren beste aldera zeharkatzeko gabarretan igotzera. Santa Katalinako zubia banderekin apaindurik zegoen. Donostiar hiritar asko bildu ziren, baita Erreteria, Pasaia, Hernani eta Gipuzkoako hainbat eta hainbat herritatik etorritakoak ere, batzuk gabarretan, besteak ibai-ertzeetan, mendian behera bildu ziren burdinbidearen lanen hasiera ospatzeko.

Agintarien diskurtsoen eta elizaren bedekapenen ondoren, 300 gazte inguruz osaturiko koroak ekitaldi horretarako prestatu zen ereserkia abestu

zuen. Ekitaldi ugari egin zituzten egunean zehar, jai eguna izan zen hura, eta Urumea ibaia atzean utzita festa giroa Konstituzio Plazara eraman zuten, ereserkia behin eta berriz abestu zuten, eta dantzaldiari hasiera eman zitzaion. Amai-era, ohikoa zen legez, gaueko 12etan iritsi zen zezen-suzkoarekin.

Antzeko ospakizunak biziko zituen hiriak, azkenik, 1864. urtean

Isabel II.a erreginak Donostiako geltokia inauguratu zuenean, Norte-ko trenaren lehen bidaia gauzatu zenean. Burdinbide honek erraztu zituen merkataritza harremanak, Gipuzkoako hiriburuari onura ekonomiko esanguratsuak ekartzen zizkion turismoa ere bai. 1868ko udan, Madrilén hasi zen iraultza demokratikoaren berri izan zuen Isabel II.ak Donostian oporraldia igarotzen ari zelarik, eta berak inauguraturiko burdinbide bertsuak eman eta erraztu zion erbesterako bidea.

Erreterian burdinbideak izan zuen eragina

Lehen Gerra Karlistaren ondorioz, 1841. urtean aduanak Ebroko mugatik kendu zituzten eta kostaldean eta Frantziarekin mugan ezarri zituzten. Gogoratu behar da Erreterian, eta Gipuzkoako beste hainbat herritan, Espainiako merkaturia asetzeko industria modernoak eraikitzen hasi zirela, teknologia eta lan harreman berriak erabiliaz. 1845. urtean Erreterian Fabrika Zaharra izenarekin ezagutu ohi zen *Sociedad de Tejidos de Lino* lantegia eraiki zen, 1847. urtean Donostia eta Irun arteko errepide berria gaur egungo Biteri kaletik pasatzen zen eta hiribilduaren harresi zaharrak irauli zituzten.

1845 eta 1859. urte bitartean 6 lantegi ireki zituzten, gehienak lihoa lantzeko fabrikak ziren. Igar daiteke merkataria gipuzkoar eta frantsesen interesa industrializazio goiztiar honetan. Merkatu nazional espainiarra ireki zitzairen merkataria gipuzkoarrei, eta beren produkzioa Espainiako iparraldean, Aragoi nahiz Madrilén saltzen hasi ziren. Garraio bideen arloan bultzatzen zitezkeen berrikuntza guztiak ongie-

torriak ziren industrializazioa bultzatu zuten sektore hauentzat. Pasaiaiko portuak eta donostiarrek finantzaturiko errepide berriak inbertsiogune ezin hobea bilakatu zuten Erreterria; bai esportaziorako, baita inportaziorako ere.

Berrikuntza teknologikoen garaia zen hura, hasierako teknologia tradizionalak uzten hasi ziren eta baperezko makinak erabiltzen hasi ziren eta horrela produkzioa biderkatu eta merketu zen. Garai hartako multinazional batek ere eraiki zuen bere lantegi erraldoia antzinako kaputxinoen komentuko lurretan, *Real Compañía Asturiana de Minas* deiturikoa. Nagusiki kapitalista frantses eta belgikarrek bultzatu zuten eta Espainiako produkzioa esportaziorantz bideratuko zuen hasiera batean behintzat. Azken proiektu honetan, Eugène Pereire frantziarra agertzen zaigu. Pereire *Crédit Mobilier de France* eta *Crédito Mobiliario Español* enpresen lehendakaria zen, eta gerora Norte-ko lehendakaria ere izango zen.

Burdinbidearen eraikuntzarekin lotuta, hainbat pertsonak baserrian aurkitzen ez zuten ogibidea lortu zuten burdinbidearen eraikuntzari esker, hala nola harginek, egurginek, zulatzaillek, zurginek, bidezainek. Beste askok negoziobide izan zuten burdinbidearen eraikuntza eta ustiaketa.

1863ko irailean, Beasain eta Irun arteko ibilbidean trenbidearen ibilbidea martxan jarri zen, eta oro har burdinbidearen eraikuntzak onurak ekarri zizkion Erreterriako gizartearen zati handi bati. Lehenik, burdinbideak zeharkatuko zituen lursailen besterentzea daukagu. Finka eta alorrak tasatzen ibili ziren batzuk, Manuel Elizetxea eta Pedro Lekuona, lur-neurtzaile eta obra maisu zirela. Bi aditu hauek lursailen jabeek kontratatu zituzten, Norte-k bere aldetik izendatu zuen Melchor Arrieta lizentziatuarekin eta garai hartan alkate zen Juan Florencio Gamon lizentziatuarekin batera lurren balorazio ekonomikoa eztabaidatzeko.

Deigarria da garai hartako argitalpen ofizialak, hots, *Boletín Oficial de Guipúzcoa* aldizkariak, 1862ko abuztuaren 1ean argitaratu zuen zerrendaren arabera burdinbideak zeharkatu zituen lursailen jabeak honakoak ziren: Antonio Sorondo, Miguel Zamora, Valeriano Alcelay, Manuel Elizechea, Eustaquio Sorondo, Salvador Echeverría, Pedro Lecuona eta Eusebio Garbuno. Guztiok XIX. mendeko Erreterriako

elite ekonomiko, sozial eta politikoko partaide esanguratsuenak ziren¹.

Herria eraldatzen hasi zen, 1813an 2 ostatu zeuden. 1861ean, aldiz, jadanik 8 ostalari baditugu ofizialki arlo horretan lanean². Errepideak areagotu zuen Pasaiaiko portua eta burdinbideak martxan zen industrializazio eta modernizazio prozesua. Erreterriara ehunka langile joaten ziren lanera egunero, beste hainbeste etorkin modura hiribilduan bizitzen hasi ziren eta hazkunde demografiko nabarmena biziko du herriak, milaka tona sartu eta atera ibiltzen ziren herriko merkatari eta fabriken aktibitatearen eraginez. Bidaariak, teknikariak eta ingeniariak, merkatari mota askotarikoak han-hemenka ibiltzen ziren handitzen eta eraikitzen ari zen herri hartan.

Amaitzeko, ezin aipatu gabe utzi Euskal Herriko burdinbideen historia lanak nagusiki aspektu teknikoei eutsi dietela. Historia teknikoa eta ekonomikoa landu izan da eta aspektu sozialak askotan alboratuak geratu dira ikerketa horietan. Nork egiten zuen lan trenbideetan? Ze lanbide edota negozio berri agertu ziren trenbidearekin modu estuan loturik, edo honen ondorioz? Nolakoa zen langile horien eguneroko bizimodua?

Burdinbidean lan egiten zutenek gizartean *status* berezia lortu zuten, beren uniforme nahiz bestelako tresnek, adibidez erlojuak, edo berentzako eraiki ziren etxebizitzak, edota emakumeen papera burdinbidearen eraikuntzan eta ustiaketan ikertu gabe daude oraindik Euskal Herriaren kasuan. Zer esanik ez sindikalgintza eta politika alorreko aldaketak ere burdinbidearekin harreman estua izan zuten gurean.

1. Salneurria ipinita, 1853ko uztailaren 27an onarturiko araudiaren 5. artikuluan ezarritakoari jarraiki, lursailen jabeek erosteta proposamena egin zitzairen. Erreterriako Udal Agiritegia (EUA): D-6-1-1.

2. Ostalariak honako hauek ziren: José Gregorio Maidier, Agustín Huizi, Juan Cruz Tapia, Manuel Elizetxea, Celedonio Berrondo, Francisco Garmendia, Luis Berrondo eta Martín José Mitxelena. EUA: B-4-II-1-1.

BARCELONA A MARTORELL.

MARTORELL A BARCELONA.

Table with two main sections: 'BARCELONA A MARTORELL' and 'MARTORELL A BARCELONA'. Each section includes columns for 'ESTACIONES', 'KILOMETROS', 'PRECIOS' (1st, 2nd, 3rd class), and 'TRENES DE TODAS CLASES' (M., T.).

FERRO-CARRILES DEL NORTE Y OESTE.

MADRID A OLAZAGUTIA.

OLAZAGUTIA A MADRID.

Large table with two main sections: 'MADRID A OLAZAGUTIA' and 'OLAZAGUTIA A MADRID'. Columns include 'ESTACIONES', 'KILOMETROS', 'PRECIOS' (1st, 2nd, 3rd class), and 'TRENES' (Es-pres., Mix-to., Mix-to., Cor-reo.).

BEASAIN A IRUN.

IRUN A BEASAIN.

Table with two main sections: 'BEASAIN A IRUN' and 'IRUN A BEASAIN'. Columns include 'ESTACIONES', 'KILOMETROS', 'PRECIOS' (1st, 2nd, 3rd class), and 'TRENES' (Om-nibus, Mis-to., Om-nibus, Facu-lativ.).