

“Norteko trenbidea”

XIX. mendeko obra erraldoia

Julian Albistur Aranburu


Norteko trenbidearen eraikuntza 1856an hasi eta, obrak 8 urte iraun zuenez, 1864an amaitu zuen «Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España» (CCHNE) enpresak. 1941ean, gerraostean, enpresa hau Espainiako Estatuak nazionalizatu egin zuen, «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE)-ren egituran gelditu zelarik. 2005ean RENFE zatitu egin zen eta orain ADIF, «Administración de Infraestructuras Ferroviarias» arduratzen da trenbideen azpiegituraz.

Sorreran Bizkaiak interes handia agertu zuen orduko industriaren garapenak trenbidea eskatzen baitzuen. Santa Ana de Bolueta-ko labe garaiak 1843an inauguratu ziren. Hasi eran Burgostik Donostia bidean Bilbotik pasatzea pentsatu bazuten ere, azkenean Madril, Valladolid, Burgos, Miranda de Ebro, Gasteiz, Altsasu, Beasain, Donostia eta Irun lotzen zituen eraiki zuten; 633 kilometro luzean guztira, Espainiako hiriburua eta Frantzia lotuta utzirik. Garai hartako obra erraldoia izan zen, gerora garraio mundua erabat aldatuko zuena. Azpiegitura horretan Ormaiztegiko zubia, adibidez, garaiko ingeniariaritzaren obra garrantzitsua eta zailtasun tekniko handikoa izan zen.



RENFE-ren trenbide sarea 1941ean. Madril-Irun (1): Norteko trenbidea.

Frantziarekin aipaturiko *lotura hori etena* bihurtzen zen Hendaiko mugan. Espainiak erabakitako errail-arteak (bi errailen arteko distantzia) 1668 mm-koa baitzen Madril eta Irun artean. Frantzian, ordea, 1435 mm-koa zen, *nazioartekoa* deiturikoa, oro har, neurri hori zabaldu baitzen European, ingelesek Ingalaterran, Galesen eta Eskozian erabilitakoa. Espainian neurri berezi hori hartu zutenean, inbasioak ekiditeko, egonkortasun hobea lortzeko... zela aipatu bazuten ere, beste arrazoi batzuen artean, ziur ezkutuko interes ekonomikoak eragingo zutelako orduan ere. Portugalek ere, behartuta, neurri hori hartu zuen. Espainia eta Portugal, orain 150 urte bezala gaur egun ere, Europaren azken muturrean daudela garbi dago, maparen kokapenean bezalaxe.



Azken urteotan, ordea, AHTrentzako 1435 mm-koa ezarri da, oro har, hau da nazioartekoa, Frantzian, Europan eta beste kontinenteetan hedatua dagoena. Irun eta Donostia-Astigarraga artean, ordea, oraindik aztertzen ari badira ere, badirudi oraingo trenbidean, 1668 mm-koan, hirugarren errail bat 1435 mm-ra jarrita, behin-behineko irtenbidea emango diotela. Ez da gure ingurune honetako txikizioa murrizteko hartutako erabakia izango, krisi ekonomikoaren eragina baizik. Ez dakit behin-betikorik ezagutuko dugun, azkenean hortik jotzen badute.

Trenbideetan errail-arteko neurri mota asko erabili izan dira, munduan 10 baino gehiago estandar ezagutzen dira (500-600-750-762-914-1000-1067-1435-1520-1524-1600-1668-1676), hauek dira guretzat ezagunenak:

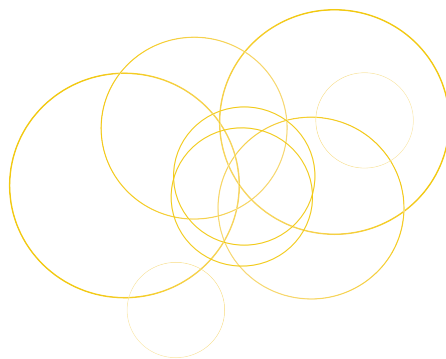


- 1668 mm: Espainia eta Portugal.
- 1435 mm: Nazioartekoa, AHT, Europan eta munduan zehar erabiltzen da.
- 1000 mm: FEVE, Eusko Trenbideak eta Topoa / Donostialdeko metroa.

Euskal Herria zeharkatzen zuen trenbidea 5 zatitan banatuta eraiki zen: Miranda de Ebro-Olazti (74,743 km), 1862ko apirilaren 13an inauguratu zen. Beasain-Donostia (43,402 km), 1863ko irailaren 1ean. Donostia-Irun (16,872 km), 1863ko urriaren 18an. Irun-Hendaia (1,704 km), 1864ko apirilaren 22an. Azkenik, Olazti-Beasain (47,472 km) 1864ko abuztuaren 20an. Kapital frantsesa zuen enpresa batek eraiki zuen, Frantziatik eta Italiatik (Piamonte) langile asko etorri zelarik.

Hemengo geografia bereziak teknika berriak eta pertsona adituak eskatzen zituen tunelak eta lubetak eraikitzerakoan. Lan horietan trebatuak Alpeetan topatu zituzten, izan ere han hamarkada bat lehenago, mendiko trenbide ugari eraiki baitziren. Frantziako kontratistek handik langile asko ekarri zituzten Gipuzkoara: Beasain, Zumarraga, Ormaiztegi, Brinkola... Azpikontrataren bidez, hemengo langileek ere lan egin zuten eraikuntza horretan.

Bertsolaritzan aipamen ugari dago trenbideari buruz. 1931-11-01ean Makazagak argitaratu zuen *Bertsolariyan* Txirrita bertsolariak (1860-1936) Norteko trenbideari jarritako bertsopaperetan ikus dezakegun bezala. Txirrita 71 urte beteak zituen bertsoak argitaratu zirenean, baina umetan, 7 urte zituenean ikusitako kontuak aipatzen ditu bertan. Txirritaren *Norteko Ferrokarrila* oso ezaguna bihurtu zen Xabier Lete abeslariari esker.



NORTEKO TREN-BIDEARI TXIRRITAK JARRIYAK

Zortziko handian, 13 bertsoz osatutako Txirritaren sorta honetatik 6 aukeratu ditut, esanguratsuak baitira:

Garai artako itzai koskorak
ongi zebiltzan lanian,
Gipuzkuan da Bizkai aldian
da Euskalerrri darian
gorputzak bapo gobernatuaz
eranian da janian;
akabo oien jornal-biria
trena etorri zanian.

Aditu zituztenian trenen
txistua eta marruak,
geientxuenak saldu zituzten
iriyak eta karruak,
esanaz: «Orrek jetxiko dizkik
goi oitan diran arduak».
Garai artako aien abarkak
ziran basurde-larruak.

Milla zortzireun irurogei ta
zazpigarrengo urtian,
lenengo trena ikusi nuen
Españiako partian,
bire pixka bat bistan pasa ta
iñoiz sartua lurpian;
perra berriyak erantxi dizte
andikan orañ artian.

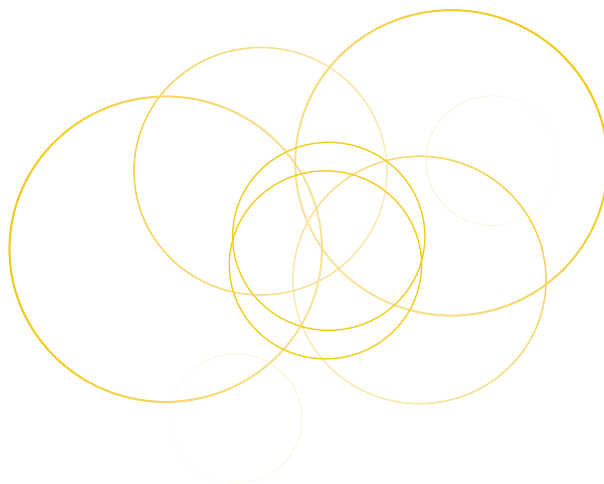
Modu orretan jarri zuenak
Norteko ferrokarrilla,
jakinduriya aundiya zuen,
entendimentu abilla;
gizonik eziñ asi liteke
zaldi obiaren billa:
goizian irten Irundik eta
illuntzerako Madrilla.

Linea orrek badauka zenbait
tunel, zubi ta erriyo,
bi birekeiñ ipiñi dute
sekulan baño berriyo,
eletrikako indarra eta
oinbeste guardarrayo;
gau eta egun gelditu gabe
beti zerbaiten karrayo.

Gizon abilla zan eletrika
sortu zuben maisu ori,
piska-piska bat arrek graduak
bajatu zizkan subari;
orañ indarra leku askotan
kendutzen zaio urari,
garai batian merke zan baño
gaur baliyo du ugari.

Garai hartan oso azkarra jotzen zuen Txirritak 633 km-ko distantzia trenez, Irundik goizean irtenda iluntzerako Madrilerira iristea. Ez da harritzekoa, Goizuetan bertso saioa zuenean, Erreteriatik joan-etorria oinez egiten ohituta baitzegoen. Bizpahiru egun guztira, topatzen zituen baserrietako sagardo tragoak barne. Txirritak, batez ere, trenbidearen alde onak eta abantailak goraiatzan ditu bere bertso sailean, baita egileen jakinduria eta abilezia ere.

Beste hainbat bertsoz ere landu zuten gaia. Xenpelarrek (1835-1869) gogor kritikatu zuen Frantziatik eta Italiatik hainbeste langile etorri izana, baita beraien ohiturek hemengo jendearengan izandako eragin kaltegarria ere, ez baitziren bere gustukoak. Besteak beste, asko edatea, elizara ez joatea, alferrak izatea... eta emakumeei buruzkoak leporatuz. Garai hartako hemengo ohiturekin talka egiten nonbait, gauza jakina baita Xenpelar elizkoia izan zela. Beraien hizkuntza ere, frantsesa, ez zitzaion gustatzen. Trenbidea eraikitzen ari ziren garaian, 1859an jarritako bertsoak dira, Xenpelarrek 24 urte zituen eta urte hartako abenduan ezkondu zen, 10 urte geroago hil zelarik. Beranduago argitaratu ziren, ordea.



“BURNI-BIDEAK EGITERA ETORRI ZIRAN FRANTZESARI JARRITAKO BERTSOAK”

Bertso hauek Bilboko *Ibaizabal* aldizkarian agertu ziren, 1902an. Geroago, 1931n Makazagak argitara eman zituen eta Antonio Zavalaren Auspoa sailean jasoak daude. Zortziko txikian, 12 bertsoz osatutako Xenpelarren sorta honetatik 6 aukeratu ditut, nahikoa adierazgarriak baitira:

Frantzes asko ill dala diote
Austrian,
beraz ez da onezkero
frantzesik Frantzian; danak
emen ditugu oraingo aldian,
burnizko bide traste
oien aitzakian.

Frantzes da italiano kasta
oiek nasi,
onera etorri eta
dabilta nagusi;
pegoiari ederki
lana egin-arazi,
berak pikoarekin beñere ez
asi.

Orain etorri dira kase
danetatik,
bai gizonezko eta
emakumetatik;
ezin bialdurikan oriek
emendik
ibilli bear degula
deizkiot oraindik.

Badira oien artean gizon
onraduak, batzuek
aberatsak, besteak
bajuak;
baita beste batzuek erale
majuak, garestitu digute
beñepeñ arduak.

Ezagunak dirade guziak
trajean: lebita ta erlojua
beti gorputzean,
pantaloi lasaiak ta
bizarra okotzean, beñere
etzaie falta pipa bat
ortzean.

Oien lenguajea
ona da berentzat, munduan
dan txarrena nere ustez
guretzat; isasiko ez degula
sekulan deritzat,
itzik ere entenditzen
ez diot nik beintzat.

«FRANTZESAREN IDEAK...» XENPELARREK JARRITAKO BERTSOAK

Neurri bereziko 13 bertsoz osatutako Xenpelarren sorta honetatik ere 6 aukeratu ditut. Hauek ere Makazagak argitara eman zituen eta Antonio Zavalaren Auspoa sailean jasoak daude. Hemen ere, Xenpelarrek egurrean jarraitzen du frantsesen aurka:

Frantzesaren ideak
beti aldrebes,
gaur lau baldin badira biyar
baterez;
aragiya len eltzian, belar
billa baratxian, kardaberak
jate'ituzte dirubak aitzian.

Kantinera gaisua, bestiak
beste,
alperrik bete'ituzte amaika
este;
asko dabil pegatzeko,
frantzesari fiyatzeko,
alaban jan diote
gero pagatzeko.

Frantzesak langilliak dirala
ustez, pikatxoian asita
lurrera auspez; gero altxa,
txutik larri, pipa baña lurrez
jarri, egunian ezin ausi
katilhi baña arri.

Goizianjeiki eta frantzesen
lana pikatxoiak artu ta
lanera juanda
segi, segi zeren lanari, egin
arte fuerte ari, aitormena
emango diot portatzen danari.

Oien deboziyua
juduen gisan,
ez dute enredorik
eman elizan;
gogorik ez an sartzeko,
toki txarra mozkortzeko, bildur
dira erori ta
azpiyan artzeko.

Lengo egun batian
zan komeriya:
putzura erorita
ito zan iya;
iru txiki sobre erana, urak
berriz beregana, Antoniok
izandu du ateratzen lana.

Xenpelarrek bere bertso hauetan aipatu ez arren, kanpoko langileek ekarritako gauza onak ere iritsi ziren. Frantziako eta bereziki Italiako Piamonte, Alpeetako eskualdeetatik etorritako jendeak, adibidez, ekarri zuen “soinu txikiak” edo akordeoi diatonikoak sekulako arrakasta lortu zuen hemen, bereziki nekazal munduan, geroztik mantentzen dena. Trikitixa entzutean, musika-tresna hori hain “gurea” sentitzen badugu ere, orain 150 urte iritsi zen Iparraldeko trenbidearekin batera, 1860 inguruan Olaztitik Beasainera zihoan zati hori eraikitzeke kontratatu zituzten langileen eskutik. Ordura arte txistua eta alboka erabiltzen ziren panderoarekin batera.



Donostiako geltokia, zezen plazaren ondoan, 1905ean.



Donostiako geltokia eta Maria Cristina zubia, 1908an.



Irungo geltokia, 1905ean.



Ormaiztegi zubia, 1905ean.

Aipatu gabe ezin utzi, 150 urte pasa ondoren, orduko Norteko Ferrokarrilaren eta egungo Abiadura Handiko Trenaren (AHT) arteko diferentziak, teknologiaren eraginez, nabarmenak baitira abiadura aldetik. Hau 250 km/h arteko abiaduran ibiltzeko diseinatua baitago. Ez da ulertzen, ordea, orduan Madril-Irun, 633 km-ko trenbidea 8 urteko epean eraiki zutela jakinda, oraingo AHTrekin gertatzen ari dena. Espainiako Estatuak azken 20 urteotan hiriburu batzuk lotu arren trenbide berriarekin, Donostia-Bilbo-Gasteiz (Y) zati hori eraikitzeke, hainbeste urte pasata, oraindik ez dakigu noiz amaituko den. Ez naiz Madrilgo Gobernuaren edo Eusko Jaurlaritzaren erabakiak kritikatzeko adina motibo izanda ere, ez baita hori lan honen helburua. Baina, ez da nahikoa urteotako krisi ekonomikoa aitzakiatzat hartzea, hau hasi aurretik urte dexente joan baitira. Azkar ibiltzeko azpiegitura nahi edo behar, gero azpiegitura hori mantso egiteko edo amaitu gabe uzteko. XIX. mendean azkarragoak zirelakoan nago, Iparran non zegoen bazekiten behintzat, haruntz iritsi nahian ekinean saiatuz. Baina, XXI. honetan noraezean goaz, agian iparrorratzaren ardatza herdoildu da, Iparran galduta baitabilta agintariak.