

Trenak ekarriak

Juan Gartzia

RENERIA. - Estacion y vista general. - L.L.

Selacta

runek, Errenterriak, Pasaiak eta Donostiak badute bereizgarri bat, aspalditik eta gaurdaino: bi trenbidek zeharkatzen dituzte, bade-larik gutxienez haien geltoki bana herriotariko bakoitzean.

Trenbide txikiak, ibilbide labur eta burdinbide estuenekoak, tunel sarriak direla eta, izen metaforikoa hartu zuen gaztelaniaz, euskaraz ere itzuli gabe darabilguna: Topoa.

Handiak, berriz, izen ofizialari eutsi dio, Renfe, baina geltokiek, oraintsu arte behintzat, antzinako konpainiaren izena gorde dute jende xehearen ahotan: Norteko estazioa. Burdinbide nagusi horretatik joko du hizkizko nire bidaiatxo honek.

Baten batek pentsatuko zuen, ezta?, egokiago zela hiriburutik hastea tren-herrien zerrenda hori, baina ez da hala, inondik inora ere. Administrazioari eta biztanle-kopuruari dagokienez

Donostia izanagatik buru, ez da halakorik trenbide-kontuan. Irun da nagusi, zalantzarik gabe, Renferen ikuspegitik. Hura da Penintsulako sarearen mutur nagusietariko bat; han dago Pirinioz bestaldeko Europarako atea, bere geltokizati berezi eta guzti; hantxe daude bildurik zerbitzu nagusiak... Hitz batean, Irun da trenbidegune –jatorrizko erdara oihartzuntsuagoz: *nudo ferroviario*– nagusietariko.

Geltokiko auzotik Kolon ibilbidea zeharkatzen ezker-eskuin ageri den errailtza trinkoari erreparatzea aski: herria erdibitzen duen burdinazko ibai zabal halakoa.

Bada, horien arteko errail pare batek ekarri gintuen gu, 1960 aldera, Irunera; ni eta nire familia, alegia. Zehazkiago, ez familia guztia, gure anaia gazteena geroago jaioko baitzen, hantxe, Irunen. Artean hura falta arren, ordea, oraingo gehienak baino osatuxeagoa genekarren familia. Kronologiaren aurkako egozentrismoa barkatzen

bazait, hurrenez hurren: anaia biok (nik, bost urte; anaiak, zazpi), aita-amak eta aitona-amonak (amaren gurasoak, alegia; etxeko benetako tituluz: *aitajauna* eta *amandrea*). Aise ematen du istorio edo istorio-abar bat baino gehiagotarako pertsonaia horietariko bakoitzak, baina, honetan, bigarren mailakoak dira guztiak ere, ni barne. Trena dugu hemen protagonista. Gainerakook, bidaiari goaz hartan.

Adierazi berri dut trenak ekarri gintuela Irunera, eta herren geratzen da noski *ekarri* aditz hori, *nondik* esaten ez bada.

Trenak, bere burdinbidearen gainean dabilenez, ezinbestekoa du material hori; burdina, alegia. Bada, patua haur baten gisa gurekin trentxoetara jolasten ari balitz bezala, antzinadanik burdina ekoiztera emana zen herri batetik gentozen gu, hantxe probintziaren beste muturretik. Gure jaioterria, hain zuzen ere, bi anaia nagusiona eta amarena, burdina zela-eta sortua zen: hantxe Udanapeko burdinolak ugaritu eta haien jabeak botere puska bat berendu ahala, Segura hiribildutik askatu, eta hala sortu zen Legazpi.

Sinbolikoki, mitikoki, baserritar izatetik olagizon izatera etorritako burdin jende horren kastakoa zen Patrizio Etxeberria, eta harena zen, gure haur eta gazte garai hartan, burdin ekoizpen alde-aldean guztia, eta –hori bai erabat– Legazpi oso-oso, gu barne.

Ez da, ez, metafora edo hiperbole inolakoa: Legazpin, *Nagusia* zen Patrizio (erdaraz, *El Amo*). Harenak ziren fabrikak; harenak eskolak, ospitaleak; harenak etxeak, gurea barne. Gurea bereziki barne. Fabrika-sarreraren parean eraikiarazi zuen Patriziok bere beharginentzako lehen etxea, eta hantxe jaio ginen gu: Etxe Alai. Patrizioren zen etxea, eta, harekin batera, noski, gu ere bai. Aitajaunaren soldata miseriazkoa konpentsatuz, aitakiro egiten zizkigun doan, edo merke-merke, argien-eta gastuak. Hori ere, ordea, beste istorio bat da, eta are beste Historia bat.

Joeraren kontra gindoazen, nolabait, Legazpitik alde eginik. Izan ere, burdingintzaren puria zela eta, etorkin-ekarle zen herria. Oldeka inguratuak ziren hara jendeak lan hobe bila, hiru txanda nagusitan: inguruetakoko baserritarrak

aurrena (aitajauna haien artean, Angiozartik); mugante ziren nafar-arabetako herrietakoak gero, eta andaluz-estremeñoak hurrena.

Haiak Legazpira ekarri zituen, bada, trenak, eta gu Legazpitik kanpora eraman, aldi bertsuan. Irunera. Ez nuke arinkerian erori nahi bere herria uztera bortxaturik gertatu den jendearen sentimenduez, herrimina infinituki gogorragoa baita txirotasun gorriarekin bat eginik doanean, baina nik ere neureak pasatu nituen, ez pentsa, fabrikaren eta zelaien arteko neure mundutxotik erauzi eta Irunera *deserriratu* nindutenean.

Neurekoa zen noski pentsamendu hori neure familiaren orduko premiekiko, baina kontuan hartu eskola txikia besterik egin gabeko bost urteko haurra nintzela artean. Beste bost bat urtean egon nintzen herri-aldatze latz hura barkatu ezinik. Barkatu ezinik, nori?, galdetuko duzue. Bada, neuk ere ez dakit, baina bai ez niola barkatzen munduari halakorik niri egina. Eta, bai: zer da mundua, ordea, bost urteko haur batentzat?

Trenak eraman eta ekartzeaz ari naizenez, barkatuko didazue baldin eta, Irungo trengune nagusia utzi, eta atzera Urola aldera egiten badut. Ez, hala ere, Legazpira, baizik eta auzo-herrira, Zumarragara.

Zumarragak bazituen orduan (Irundik Donostiarainoko herriek bezala, eta Legazpi –eta, gure parajeotan behintzat, aipatuok salbu, beste inongo herri– ez bezala) bi geltoki, bata bestearen ondo-ondoan: batetik, Nortekoa, Renferena, Legazpikoa baino dexentez handiagoa noski, eta, bestetik, Urolako tren txikiagoarena. Trenbide hori (gazteenentzat diot) Zumaiaraino zihoan, eta han lotzen Donostiatik Bilboraino zihoan eta doan linearekin. Urolakoa itxi egin zuten; gainerakoa, Topoarekin batera, Eusko Tren sarearena da orain (lehen, oker ez banabil, FEVE zen: *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha*).

Zumarragakoa, iradoki dudanez, estazioalde koxkorra zen jada, neguko hotzetan kafesne beroa hartzeko bere kantina eta guzti. Zumarraga ez zen trengune nagusietarikoa ere, baina bazuen bere pisua. Bada, haraxe etorria zen gure aita bere gurasoekin, ni Irunera aldatu ninduten adin bertsuan, baina puska urrutiagotik, Asturias aldetik.

Aita jaió zen herria Asturiasen eta Leonen arteko Pajares mendate mitikoa pasatu aurreko azken tren-geltokia zuena zen. Herri txikia baina bere garrantzi ez nolana hiko zuena orduko trenentzat. Haraxe ezkonduak ziren Abuelito (asturiarra, izatez) eta Abuelita (Mirandako beste trengune nagusian bildua), eta hantxe izan zuten lehen haurra, gure aita. Datu batzuez ez nago oso ziur, hala nola Abuelitaren familia-jatorri benetakoaz (ez informazio faltaz, soberaz baizik, hitzontzi bezain fantasiatsua izaki hura), baina beldur naiz, hara, zehatz dakidan beste datu bat emateko, sinetsiko ez didazuelakoan. Beldur eta guzti, bada, horratx aitaren jaioterriaren izena: *Puente los Fierros*.

Jolasean ibilia da beti gure patua, esana dizuet, bizitzaren trentxoan geure bidea egin nahi genuenok. Itxura batean (ez dut ikertu puntu hori), Burdinen Zubia euskaratu daiteke aitaren herri horren izena, baina *puente* hori –euskaraz ere, zer da ba *ponte*?– *fuentes* izan liteke, eta, orduan, Burdin(en) Iturria izan liteke. Eta hala dela egingo nuke.

Hala izatera, horra patua berriro jolasean: metal-ura ematen duten iturburuz josirik dago Legazpi eta ingurumaria. Zumarragara bidean ere bazen, ongi oroitzen banaiz, halako bat baino gehiago. Kontua da gure aita, bost bat urterekin Zumarragaratu, hantxe aitak lan egiten zuen estazio alde hartan hazi, eta, halako batean, Legazpiko metal-urez egarritu zela, antza, eta halaxe aurkitu gure ama.

Hori gabe, ez nintzen ariko ni hemen istorio hau kontatzen. Eta ez pentsa, bestela, guztiz erraza zenik bide horretan topo egitea biek: amak oinez egin ohi zuen Zumarragara bidea, eta aitak, berriz, trenean, Renfeko langile baten seme gisa *kilometrik*o delakoa baitzegokion txikitatik, eta doan baitzituena, muga bateraino, tren-bidaiak. Ordurako, gainera, hasia zen noski bera ere Renfen lanean.

Beste kontu bat ere bazen elkarketa oztopatzen zuena. Askoz geroago kantatuko zuen *Shocking Blue* taldeak harako *Never marry a railroad man*, baina, Legazpiko orduko giroan ere, ez zuten askok begi onez ikusten bertako neska batek burdinbideetako langile bat hartzea senargai.

Azken hiztxo bat aitaren aitaz. Guk eten dugu azkenean belaunez belauneko trengizon-katea, nahiz gure aitak ahalegintxoren bat egin bere garaian bide horretatik jarrai genezan; Abuelitotik atzera, berriz, esango nuke haren aita ere (gure aitaren aitaren aita, alegia) trengizona zela, eta horrela haren *línea* guztian. Ez dut ikertu genealogia horretan gora, baina deituek ere hala iradokitzen dute: gure aita García zen; haren aita, García García... Litekeena da 1848 baino lehenagotik ere arituak izatea garciatarrek burdinbideetan, non edo han, nahiz eta, jakina denez, urte horretan agertu estreina asmakuntza berri hori penintsulan, eta oso linea laburrean. Auskalo.

Línea hitza aipatu dut jada, baina argitu dezadan baduela hitz horrek esanahi bat baino gehiago, oro har, eta bereziki trengizonentzat; eta, are berezikiago, gure aita (eta haren aita) bezala Elektrifikazio sailean zihardutenentzat.

Alde batetik, errail pareek puntu (nagusi) jakin batetik beste puntu (nagusi) jakin batera daramaten bideari deritzo linea. Lineak elkarrekin *lotzen* dira (halako lotuneetan kokatzen dira aipaturiko trengune edo *nudo ferroviario* gehienak), eta hala sortzen da armiarma-sare egitura bat, oraingo internet-amarauna baino linea gutxiagokoa eta astunagoa, jakina, burdinazkoa izaki, baina gurutzabide asko zituena nolana ere. Oraingo atzera-aurrera birtualetatik beste muturrean, nolana ere: espazio errealean denbora errealean jendeok hara eta hona garraiatzen gintuena. Eta ikusten duzue aski korapila daitezkeela linea horiek, gure patuenak bezala; aurrera egingo badugu, bide asko ibiltzeke uztera behartzen gaituzte betiere, zein bere istorio kontatu gabearekin.

Elektrifikaziokoentzat (aitaren aitaren aitak ez zuen noski ezagutuko tren elektrikorik, baina Abuelito jada sartua zen modernitate horretan, ez pentsa)... elektrifikaziokoentzat, diot, zera da nagusiki linea: errailen paretuan katenariak eutsita doazen tentsio-kableak, handik hartzen baitu trenak, pantografoen bitartez, bere elektrizitate-bazka. Hiztegian bila ditzakezue noski elektrifikazioko lexiko berezia, baina hitz horiek ez dizuete sekula eragingo barnean txikitatik entzun ditugunoi bezalako durundia: bagoneta, pantografoa, katenaria, linea, subestazioa...

Lotsa apur batez aipatu behar dut une honetan nire literatura-ibilbideko pasarte bat edo beste. Oso atzean utziak ditut jada lanok, baina oraintxe etorri zait burura Txirritaren bertso-paperak maiseatuz ondu nuen saiakera xumetik datorrela, inondik ere, trena mugitzen duenari bazka deitze hori. Izan ere, Ereñozukoak erabili eta nik barrendu dudan irudian, animalia bat da trena, haren aurretik karga-garraio zebiltzan zamarien gomutaz edo: *Gizonik ezin asi liteke zaldi obiaren billa*. Txirrita, izan ere, txunditurik zegoen, eta irudi bikainez marraztu zigun trena elektrifikatzeak ekarri zuen aurrerapena, ikatza errez ura irakinez mugiarazten ziren lokomotora astun haien aldean: *Orain ur otzak dabilki trena lehen irakinak bezala*. Ur hotza, jakina, elektrizitate-errotak (zentralak, alegia) mugiarazten zituena zen.

Gure aitaren ardura zen, besteak beste, subestazioetatik lineara elektrizitatea etenganbe behar bezala irits zedin. Aste eta jai, Irunen zein Brinkolan, nonahi eta noiznahi gerta baitzitezkeen –eta gertatzen baitziren– matxurak, erlojuari zein egutegiari jaramonik egin gabe, ez baitzegoen trena gelditzerik: *Gau eta egun gelditu gabe dabil oiu ta irrintzi*.

Eta, hala, aita Elektrifikaziokoa zenez, guk bagenuen –eta ez, ez pentsa, inolako *entxufetatik*, lege-arauz baizik–, hark bere aitaren semea izateagatik bezala, kilometrikoa. Ez dut gogoan zenbat kilometro ziren gastatzekoak urtean, baina, aurrena Irun-Legazpi joan-etorrika bizian ibiliagatik eta gero urrutixeago ere saiatuagatik, ez dut uste osorik ahitzen genuenik.

Kilometrikoak bazuen, jakina, bere alde ona, baina, gerora hartaz pentsatzen jarrita, nago ez ote zigun ondorio txarren bat ere utzi gazte-denboran hartaz baliatzeak. Alde on nagusia bistakoa da: doan egiten genituen bidaia gehienak. Hobe zatekeen noski aitari soldata taxuz igo baliote, baina halakoxeak ziren orduko lan-harremanak, Patriziorenean zein RENFEn; utz dezagun, hala ere, kritika-linea hori ere hor, eta jarrai dezagun geurean.

Kilometrikoaren, kilometrikoa erabiltzearen alde txarra askoz ere sotilagoa da noski, baina bazen, beharbada, gaztetxo baten nortasuna apur bat markatzeko eta are makurtzeko lain. Kontua da bidaiatzeko erraztasun hori engainagarria dela,

trenbide-sarera lotzen baikintuen horrenbestez, beste komunikabiderik ez balego bezala. Debaldekotasunak berak ere, bestalde, balioa kentzen zion, nolabait, bidaiatzearen ideari. Ez dakit. Horrek murriztu egingo zuen, nik uste, gure bidaia-egarria, ez baikara izan gerora ere mundu zabalera oso ibili zale. Hain zuzen ere, gure anaia gazteenak, Irunen jaioa, urte batzuk geroago, ez du izan hainbeste erabiltzerik kilometrikoa, eta bidaiazaleago irten zaigu, askoz. Zaleago, eta ibiliago.

Apur bat katramilatzen ari dira nire honen lineak ere, baina barkatuko didazue berriro lotzen badut kontua neure idatziekin. Argitaratu nuen lehenbiziko kontakizun nagusian, Zumarragako estaziotik abiatzen da protagonista, pilotari bat, Ameriketako egiteko asmoan. Aski inozo agertuko da gerora bestela mutila alde askotatik, baina badaki noski ez dela tren-linearik Atlantikoan zehar. Hala, Bartzelonara abiatzen da trenean, Altsasuko eta Castejongo trengune nagusi mortuak zeharkaturik, han hastekoa baitu, Bartzelonan, aurreikusia duen pilotari-karrera. Akaso ez da haren errua izango, eta bai nirea (kilometrikoa tarteko), Bartzelonatik hara ez iritsi izana.

Ia-ia nik bezala. Nik, ordea, joan-etorria egin nuen hara, Bartzelonara, ikasketak zirela eta, eta hementxe nabil zuentzat gogoratzen neure bizitzaren atzera-aurrera burdinbidetsuko gorabehera batzuk. Gorabehera apur batzuk, zientoka pasatu baitzaizkigu jada begien aurretik, eta kliskada batean beren bidean galdu, gurutzatu ditugun hara-honako linea korapilatuetan.

Bertan behera geratu zen Urolako trena, erlikia turistiko gisa ez bada, eta Topoa metro-edo bihurtzen ari zaigu. Eta kontua da Renfe ere poliki aldatu dela garai haietatik hona. Elektrifikazioa ere gairitu bide du Aurrerapenak. Trenbide zaharra ez da egokia abiadura handiko oraingo eta geroko trenentzat... Etxe Alai gure jaiotetxea ere bota berri dute; horrenbestez, han munduratu nintzen arren, neke zait jada esatea handik natorrenik... Dena aldatu dela dirudi, hain baita zaila geuk ikuspegia aldatzea: izan ere, etengabe doa gure mundua inoiz ez bezalakoa bihurtuz ... beti bezala.

Eta, beti bezala, hor jarraituko du trenak jendea hemendik hara eta handik hona ekartzen, eta bizitzaren lineak gurutzatzen, sare finkoak ibiliz bizipen-amaraun beti berriak ehuntzen.



Renfe iristen ez den Bizkaiko itsas herri batean, *trenak ekarrikuek* (trenak ekarritakoak) izan da ohiko esapidea etorkinak izendatzeko. Ez dago gaizki esana, nondik begiratzen zaion. Hori gogoan, egin dezadan berriro neure istorioan atzera.

Nire jaioterritik pasatzen den tren-linea erruz baliatu zen burdingintza puri-purian zegoen garaian, baina, ikertzaileek diotenez, ez zen aurreikusten halakorik; Legazpira desbideratzea, alegia. Aitzitik, Otzaurtetik Zegamara sartu eta handik N-I errepeidea doan inguru horretara jotzea zen aukerakoena. Norteko trenbidearen arduradunek, ordea, linea pasatuko zen udalerrri bakoitzeko agintariekiko negoziatu behar zuten kontua. Bi bertsio entzun ditut Zegamatik ez eta Legazpitik pasatze horren arrazoitzat.

Bertsioetariko bakoitzean, zegamar autoritateek ez zuten nahi tren handik pasatzerik, ekarriko zuenaren beldur edo. (Irakurtzekoa da, horren arrastotik, *Garoa* eleberriaren lehen kapituluaren amaieran, hantxe Aizkorriko gailurretik narratzaileari bistaratzen zaion trenaren deskripzioa).

Beste muturreko bertsioak, berriz –edo ez dira beharbada guztiz kontrajarriak biak–, ez du auziaren erdian euskaldun-fededuntasun idilikoa hausteko arriskua jartzen, baizik eta dirua, horrela esanda gordinegi badirudi ere. Legazpik eskaintza hobea egin zuela, alegia, handik pasa zedin tren.

Bertsio biek arrazoia izatera, bi herriek ere zeinek bere etekina bilatzen zuten: materiala batek eta espiritualak besteak. Ziurtzat jotzen dut ez zela egin bozketarik herritarren artean, baina badirudi denak ere pozik daudela orain (orduko ondorengoak, noski) orduko aukerarekin eta beren izatearekin, bi herriek handik aurrera hain bilakabide desberdinak izan dituzten arren. Egia esan, zaila da inon aurkitzen ia inor harro ez dagoenik hain gauza arrunt eta merezimendugabeaz; jaio den herrian jaio izanaz harro, esan nahi dut.

Istorio guztietan egoten da une bat non ez dagoen noski garbi nondik nora joko duen kontuak. Gure honetan, tren bera izanik istorio, horixe izan zen erabakigune horietariko bat, argi eta garbi. Patuaren apetatxo bat, eta tren ez zen pasatuko, ez Legazpitik, ez Zumarragatik, eta nekez garatuko zen han halako industriarik. Hala, Historia bera ere aldatuko zen, eta, gurea nabarmenen, nire familiarena eta nirea. Aldatu, edo, zer esaten ari naiz: batere historiarik ez zen izango noski.

Gogoan izan, bada, bidaide, etorkin-etorkinik ez dela, edo ez zaiola esaten etorkin etortze aldera datorrenari: etorraraziak izaten dira etorkin esan ohi diegun jendeok, ekarriak, zerbaitek ekarriak, maiz bortxaz. Historiaren eta giza bizitzaren linea korapilotsuetarikoren bateko trenen batek ekarriak, patu apetatsu baten jolasen astinduz.

Zu eta ni edonoiz gerta gintezkeen bezala. Zu eta ni garen bezala.