

Norteko trenbidea

Hernaniko baratzetik

Urko Apoolaza

Ez zen nolanahiko asmakizuna izango Txirritak bertso batzuk jarri bazizkion. Txirritaren bertsoak merezi dituenak atentzio pixka bat merezi behar luke gure partetik. Hala ere, orain arte ez da kasik ezer idatzi, ez prentsan, ez inon, Norteko trenbideak Hernaniko lurretan barna egingako bideaz eta utzitako arrastoaz. "Ze mespretxua!" esango du kontu zaharrak gustatzen zaizkionak. Baina hori konpontzeko lanean jartzen bada, segituan konturatuko da ez ikusi horren atzean zer arrazoi dagoen: "Trenbidearen eraikuntzari buruz Hernaniko udaleremuko ia berririk ez dago". Horiek ez dira edonoren hitzak, Norteko trenbidearen Gipuzkoako zatiaz egin den ikerlan sakonenaren egileenak baizik. Pello Joxe Aranburu eta Luis Mari Intzak 2006an kaleratu zuten *Norteko trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan (I)* liburukotea eta bertatik, besteak beste, jasoko ditugu Txirritarentzat "adelantu" handia zenak gure baratzean utzitako berri papurrak.

Norteko trenbidearen sorrera.

Trenbideen sistemak Ingalaterran eboluzionatu zuen azkarren; hango meategietan erabili ziren lehenengo "perrak" materiala garraiatzeko. Baina iraultzarik handiena Watten lurrin-makinarekin etorri zen. Bapore bidezko motorrak itsasontzi eta trenetan aplikatu ziren eta 1830ean Liverpooletik Manchestererako trenbidea inauguratu zen, munduko lehena. Urte gutxiren buruan, lokomotoraren keak estepa, tundra eta desertuak zeharkatzen zituen, Siberian, Coloradon edota Indian.

Euskal Herriko lehen trenbidea Baionatik Bordelera zihoana izan zen, 1857an irekia. Ordurako, Espainian hasiak ziren

Irun eta Madril elkartuko zituen trenbide proiektuekin. Gauza da, Esparteroren 1855eko lege batek Espainian trenbide zabalera handiagoa aurreikusten zuela Europako beste lekuekin konparatuta; horrek sekulako atzerapena eta isolamendua ekarri zuen, konexiorik ezin zitekeelako egin Frantziatik zetozen trenbideekin (gaur egun horrela jarraitzen du). Zergatik jokatu zuen horrela Esparterok? Estrategia militarra? Orografia zailtasunak? Gaur da eguna hori argitu gabe dagoena.

1856an Frantziako Péreire bankarien *Sociedad para el crédito mobiliario español* enpresak lortu zuen Madril-Irun linearako kontzesioa. Trenbidea egite-

ko dirua ezinbestekoa zen eta Euskal Herrian oraindik industrializaziorik ez zegoenez, kapitalik ere ez, horregatik izan zen funtsezkoa frantsesen parte hartzea. Baina Péreire anaien planak ez zuen zehazten Miranda de Ebrotik Irunerako ibilbidea eta horrek probintzien arteko kompetentzia latza sortu zuen, trenbide proiektu ezberdinekin. Bilbotarrek eginiko lehen proiektu batek planeatzen zuenez, trenbideak Miranda-Bilbo-Irun ibilbidea egin behar zuen, Bizkaiko hiriburura Gaztelako zerealak eramatea zen helburua. Aldiz, nafarrek, Frantziako konexioa Iruñea eta Baigorritik barrena egitea proposatu zuten; errioxarrek ere bazuten euren proiektua...

Konpetentzia izugarri horrekin, ez da harritzekoa Gipuzkoako elite ekonomiko eta politiko osoak esfortzu berezia egitea Aizkorri zulatu eta Zegamatik aurrera probintzia osoa zeharkatuko zuen linea berria bultzatzeko. Horrela, Diputazioak, udalek eta baita herrietako apaizek ere, diru-bilketa itzela egin zuten, frantsesek jarritako hasierako kapitala handitzeko. Horren guztiaren atzean Donostia eta Tolosako liberalak zeuden batez ere, baina beste herrietako jendeek ere parte hartu zuten diru bilketa horretan. Hauek dira Norteko trenbidea egiteko akzioak erosi zituzten hernaniarren izenak:

Suskribatzailea	Errealak	Suskribatzailea	Errealak
Udala	40.000	Antonio Maria Larrarte	8.000
Fermina Aristizabal	10.000	Jose Antonio Murua	500.000
Kristobal Lekunberri	6.000	Jose Inazio Arbelaiz	6.000
Maria Juana Iturriaga Paskual	10.000	Domingo Goenaga	2.000
Manuel Zendoia	10.000	Zuaznabar	2.000
Ramon Berasategi	10.000	Juan Maria Casas	2.000
Benito Antonio Fernandez	10.000	Migel Erize	2.000
Jose Domingo Ollo	10.000	Domingo Etxeberria	2.000
Jeronimo Cardan	16.000	Bizente Ubiria	8.000
Lino Maria Aranburu Miner	30.000	Santiago Urain	2.000
Feliz San Juan	4.000	Luis Adarraga	4.000
Urdangarai	20.000	Andres Agirre	2.000
Jose Antonio Gorrotxategi	4.000	Jose Antonio Olano	8.000
Manuel Lizeaga	6.000	Migel Inazio Azpiazu	4.000
Galardi andereñoak	20.000	Carlos Bireben (sic?)	4.000
Jose Migel Soroa	12.000	Teresa Elizalde	20.000
Feliz Santo Domingo	10.000	Antonio Maria Lizarraga	8.000
Martin Aranburu	10.000	Bizente Ansorena	4.000
Guztira: 826.000			

Taula honetan pertsona baten aportazioa nabarmentzen da galanki, Jose Antonio Muruak jarritako 500.000 errealak hain zuzen; hernaniar guztiek jarritakoaren adina baino gehiago eta gipuzkoarren artean laugarren suskripzio handiena da berea. Baina ez da harritzekoa, Murua baitzen Hernaniko gizon aberatsenetako bat, gaur egungo Oblatos aldean palazio eder bat zuen eta, besteak beste, Hernaniko Benefizentziaren eraikina berak eginarazi zuen. Gainerakoan, guztira 33 milioi erreal jarri zituzten gipuzkoarrek Norteko trenbidea egiteko, horietako

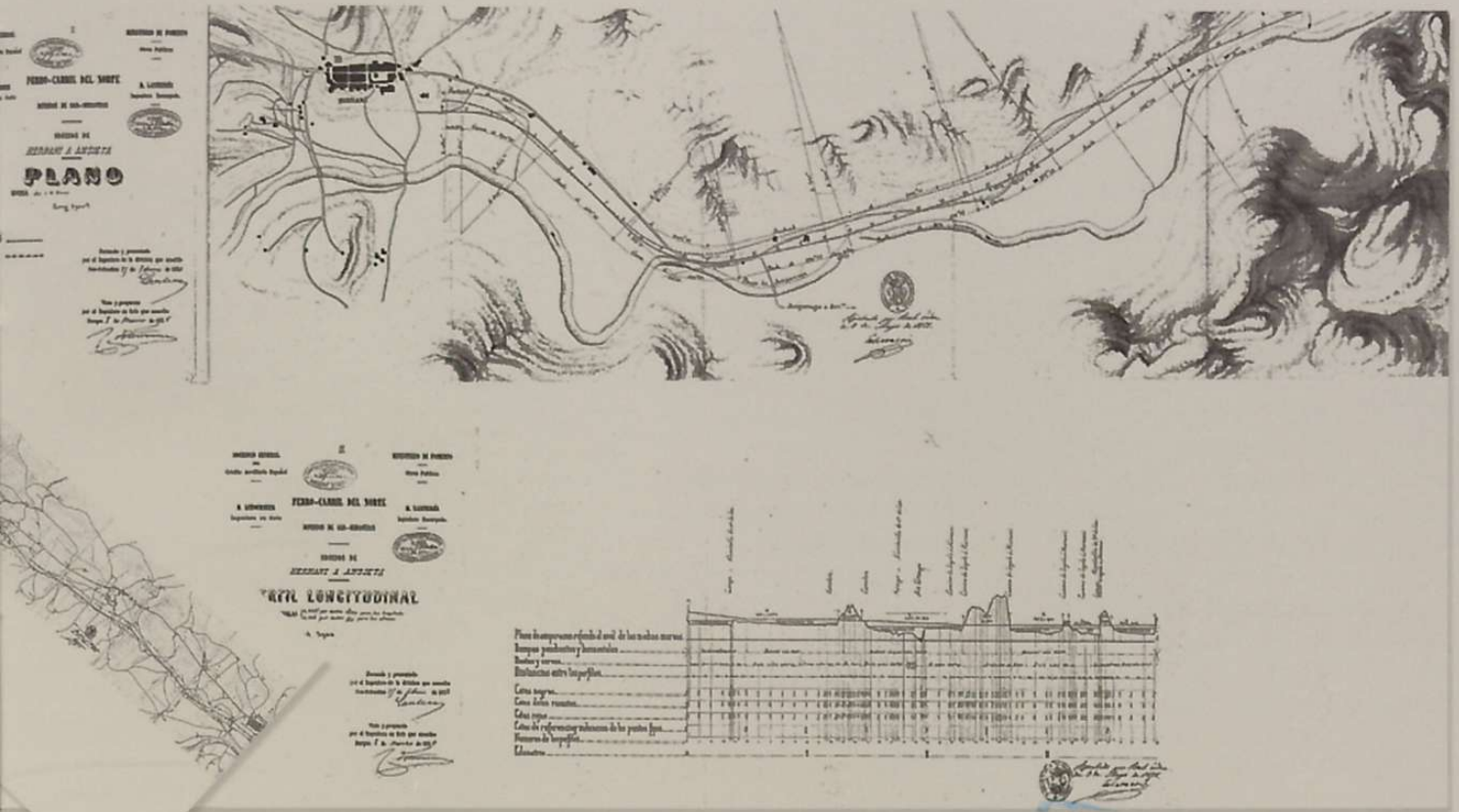
milioi gehienak Donostiatik atera ziren, baina urrunagotik ere bai, Peru edota Kubako indianoetatik, adibidez.

Azkenean, gipuzkoarrek irabazi zuten lehia eta 1858an Norteko trenbidearen konpainia (*Compañía de los Caminos de Hierro del Norte*) sortu zen. Altsasura aisa iritsi ziren trenaren ha-beak baina Altsasutik Irunerako traiektua beste kontu bat izan zen. Malda eta malkarra, horixe. Obra zail eta nekosoek hainbat urte iraun zuten, batez ere Zegamako Otzaurten tunelak egiteko, Piamonteko langile esperimen-

tatuak -gurera trikitia ekarri zuten horiek- behar izan zituzten, hortik atera kontuak. Horrela, 1864ko abuztuaren 15ean, Espainiako erregea barnean zeramala, trenak ibilbide osoa egin zuen Gipuzkoan zehar.

Hernaniko zatian zer berri? Gaur ez genuke hernaniarrek RENFEko trenik izango -ezta apeaderorik eta estaziorik ere- eta lasartearrek bai, historia beste modu batera portatu izan balitz. Norteko trenbidea Andoaindik Donostiara pasatzeko bi ibilbide diseinatu eta eztabaidatu ziren. Batetik, Lasartetik pasa eta Antiguotik barrena Donostiara iristen zena; bestetik, Hernanitik igarotzen zena. Ez da bizkorra izan behar azkenean zein aukeratu zuten asmatzeko. Hernaniko pasabideak bentaja gehiago zituen: motzagoa zen eta errebolta gutxiago eta txikiagoak zituen; ez zen Lasartekoa bezain aldatzua; lur zorua hobe zen trenbidearentzat -Oriako erriberak eta Antiguoko plaiak enbarazu egiten zuten- eta azkeneko arrazoiak, seguruena inportanteena, merkeagoa zen.





Hernaniko paisajea Norteko trenbideak erdibiturik (Argazkia: Indalecio Ojanguren, Gipuzkoako Artxibo Orokorra)



Baina Hernanira iristeko trenbideak Urnietako Azkonobieta pasa behar zuen -Andoain eta Urnietako artean-. Tunel luze horrekin (850 m) komeriak izan zituzten eta lan istripu larri bat ere gertatu zen: 1862ko abuztuaren 26an luizi batek lau langile harrapatu zituen; hildakoetatik hiru Piamontekoak ziren. Hernanin trenbideak 2.600 metro egiten ditu, 613'7 eta 616'3 bitarteko zenbakidun kilometroak hain justu. Ibilbidea Urumea erriora hurbiltzen zenez, erriok uholdeetan eta itsas-goran

izaten zuen altuera maximoa kontuan hartu zuten eta bete-lana egin behar izan zuten trenbidea urak ez harrapatzeko. Hain zuzen, Urumea ondoko harria erabili zuten bete-lan hori egiteko. Hernaniko udal agintariak eta Ezia go nahiz Muntoaundietako lurjabeak bildu, eta lurak tasatu ondoren, bost urtez esplotatzeko baimena eman zioten enpresari, 121.760 errealean truke.

Bestalde, desjabetzeak ugari izan ziren trenak pasa behar zuen tokitik eta

hernaniarrak ez ziren horietatik libratu. 1859tik 1864ra hainbat lur eta eraikin espropiatu zituen konpainiak eta horietatik 434.835 erreal eman zizkien jabeek. Besteak beste, Portuko barrioan zegoen Franko errota -1546koak dira bere lehenengo berriak eta udal jabetzakoa izan zen urte askoan- arunt kalteturik geratu zen. Beste leku eza-gunetan soroak, sagastiak, paretak eta bideak zeharkatu zituzten trenaren burniek: Mariluz-txikin, Okendonean, Bestizanen, Etxetxokon, Aldunanian,

Ezkerronean, Errotaberrin, Satinean, Muntoaundin, Muruaren jauregian eta teila fabrika. Guztira, 33 soro-puska eta 57.658 metro koadro. Artxiboan badaude desjabetze horien, bai eta planoen eta bideen inguruko dokumentuak ere.

Badirudi Hernanin desjabetzeek ez zutela istilu gehiegi eragin, bai aldiz Tolosan. Herritar asko trenbidetik ibiltzen zen batetik bestera, hura baitzen biderik zuzenena eta samurrena, baina agintariak debekatu egin zuten eta multak jartzen hasi ziren. Gainera, trenbideak hainbat lur sail eta auzo-bide zatitu zituen, itxiturarik ere ez zuten inauguratu zuten egunean eta ganaduarentzat arriskutsua zen. Horrek guztiak kezka eta ezinegona sorrarazi zuen baserritarren artean eta kasu batzuetan harrika eta sabotajeekin egin zitzaion ongi etorria asmakizunari. Jakina da urte batzuk geroago, Bigarren Gerra Karlistan, Santa Kruz apaizak Beasaingo geltokia erre zuela. Historiografian azaldu izan da modernizazioaren kontrako ekintza bezala, baina badirudi batez ere liberalen hornikuntza oztopatzeko gerra-taktika bat izan zela.

Herri memoria zer den. Gainerakoan, Norteko trenbidea Hernanitik pasatzeko eraikuntza lanez ez dakigu ezer askorik.

Hala ere, zer den herri memoria, orduko lanen berri ahoz aho nolabait iritsi zaigula. Jorge Villar hernaniarrak behin kontatu zuen -jadanik 103 urte zituela- nondik zetorkion *Morral* ezizena. Villar aguazil lanetan aritu zen urte mordo eta horregatik ezaguna zen herritarren artean, gertukoek *Morral* deitzen zioten. Bada, bere esanetan, ezizena aitonarengandik zetorkion. Antza, bere aitona Norteko trenbideko obretan egiten zuen lan, eta egunero-egunero makila bizkarrean jarri eta bertatik zintzilik zorro edo "morral" bat eramaten zuen otordurako janariarekin; bere lankideek *Morral* deitzen zioten eta izenak belaunaldiz belaunaldi jarraitu zuen. Duela 150 urteko kontuak dira horiek, hortxe bere balioa. Baina, horrelako zenbat kontu ez ote ditu denborak berarekin eramango? Gerra garaian babesleku gisa erabiltzen ziren trenbide azpiko pasalekuen istorioak, bake garaian treneko bagoiak abereak garraiatzeko erabiltzen zireneko gogorapenak...

"Jaungoikoari eskatzen diot arren argitu nazala...". Gaur, abiadura handiko trenaren inguruko eztabaida pil-pillean dagoenean, ez legoke gaizki atzera begiratzea eta ikustea zer gertatu zen beste trenbide batzuekin, orduko hanka sartzeaz ikasteko. Esaterako, ezaguna

da XIX. mendeko "trenbideen burbulla" deiturikoa. Trenbideak egin eta egin hasi ziren, adelantoa eta aberastasuna ekarriko zutelakoan, primerako inbertsioa zelakoan... Azkenean trenbide gehiegi egin zituzten eta burbuila lehertu egin zen. Hori gertatu zitzaion, esaterako, Bilbotik Tuterara zioan lineari, gastuek aurrekontua hirukoiztu zuten eta konpainiak porrot egin zuen. Izan ere, sukar eraikitzaileak ez dira onak izan, ez Egiptoko piramideak egin zituztenean, ezta Rapa Nuiko mohaiak jaso zituztenean ere.

Txirritaren bertsoek gertaera konkretu bat azaltzen dute, tren lineari "elektrikako indarra" jarri zioteneko, alegia. 1929an gertatu zen hori eta sekulako iraultza izan zen, ordura arte trenak bapore bidez ibiltzen baitziren eta nekez igotzen zituzten Euskal Herriko maldak. Txirrita harrituta utzi zuen tren garraiatzeko sistema berriak eta bere bertsoetan ederki nabari da hori: *"Gizon abilla zan elektrika /sortu zuben maisu ori..."*, esaten digu Latxeokak. Ez dakiguna da, zer esango lukeen bere Hernani kuttunean tragoska bat hartzeko paradarik aurreikusten ez duen tren bati buruz: *"Nere munduko jakinduriya / izan da oso azala / Jaungoikuari eskatzen diot / arren argitu nazala."*

Gehiago sakontzeko bibliografia:

- ARANBURU, Pello Joxe; INTZA, Luis Mari: *Norteko trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan (I Liburukia)*, EuskoTren, Irizar kooperatiba eta Pasaiako Portuko Garraio kooperatiba, Astigarraga, 2006
- OLAIZOLA, Juanjo: Bertan 10. *Gipuzkoako trenak*, Gipuzkoako Foru Aldundia, 1996.
- ORMAECHEA, Angel María: *"Ferrocarriles vascos 1855.1913"*, Ekonomiaz, 9-10 zk., 1998, 105-142. orr.

Norteko tren-bideari Aste ontan Txirritak jarriyak

1

Naparrua'tik ardo-karraio
itzai asko zan ikusi,
prankok bazauzkan iri koskorak
beren kollare ta guzi;
zurezko ardatzak lumerarekiñ
al zan maizena iyurtzi;
denbora artan Pantorrill zuten
karreteruen nagusi.

2

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

3

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.

4

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

5

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

6

Danak alkarri lagun zaiogun
illundu gabe kopetik,
indar aundiyan dijudala're
gelditutzen da kolpetik;
iñor ezertaz biartzen bada
Donostiya'ra Madritik,
izugarrizko adelantua
jarriya dago Nortetik.

7

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

8

Trenera lasai baliyuake
eginaatik zartzera,
iyo-biriak ederrak dauzka,
kotxian aixa sartze'a;
amar legua bire pasa ta
ordu beteko etxera,
lengo segunda beziñ ederra
dago oraingo terzera.

9

Eseri-alki ederrak eta
beste gauza bat on-ona:
ezertarako biartzen bada
kotxe bakoitzak komona;
lenguan antxen ikusi nuen
laroegi urteko amona,
frantzes euskaldun buru-zuri bat,
Bentaberri'ko Moñoña.

10

Karbonerarik ez dute biar,
fogonerorik ain gutxi;
or biar dana: begiyak ernai
eta llabiari eutsi;
abiyatzian iriki eta
allegatutzian itxi,
gau eta egun gelditu gabe
dabill txistu ta irrintzi.

11

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.

12

Onla esanaz ur irakiñak
egiten zuen negarra:
«Prezisua al da beti kalderan
kiskaltzen egon biarra?
Ez daukat beste alimenturik:
suba, kia ta txingarra;
ongi miatzen baldin banazu
otzian badet indarra».

13

Berari beira jarri zitzaion
zabaldurikan besuak,
arrazoi ori ontzat artu du
eletrikako maisuak:
«Badakit zure gau ta egunak
dirala lastimosuak,
ori egiya esan badezu
itzaliko dia suak».

14

Nere munduko jakinduriya
izan da oso azala,
Jangoikuari eskatzen diyot
arren argitu nazala;
garai batian ez genekiyen
eletrikarik bazala,
orañ ur otzak dabillki trena
len irakiñak bezela.

*Bertsolariya,
(1931-11-01)*