

TRENBIDEEN ERAGINA ZUMARRAGAn



Egileak: Pello Joxe Aranburu
Luis Mari Intza

Sumarioa:

Aurkibidea	1-2
Bibliografia	5
Argazki eta planoen aurkibidea	6
Sigla eta laburdurak	7
Hitzaurrea – Prólogo	8-9
Analisia	10-44
Eranskinak	45-64
Resumen en castellano	65-74

TRENBIDEEN ERAGINA ZUMARRAGAn

Atarikoak

1. Trenbidea eraiki zenean, Zumarraga herriko giroa, kezka, proiektu ezberdinak, GFaren jokabide eredugarria, diru-bilketak, behin betiko planoak eta alor besterentzea

Lehenik onartu zen proiektu ofiziala, 1856

Gipuzkoako Foru Aldundiaren konportamendu eredugarria

Urola Garaiko diru-bilketa

Olazti-Beasain trenbidearen emakida eta obren epe-amaiera

Urola Garaiko Norteko Trenbideko kilometroak

Zumarraga udalerriko alorrak besterentzen, 1858-1866

Zumarragako trenbidea eraikitzekeo planoak, 1858-1863

2. Norteko Trenbidearen eraikuntza Urretxu, Zumarraga, Ezkio eta Gabirian, obren amaiera barne

2.1. Baldintza plegua

2.2. Norteko Trenbidearen obrak Zumarragan, 1858-1864

Zumarragako trenbideko agenteak

Zumarragan lehen aldiko obrak, 1858-1862

Zumarragako errepide berria, Zubi-berri eta Loidiko iturria

Goierri eman ziren urratsak EGC enpresak obrak hartu aurretik

Zumarragan EGC enpresaren obrak, 1863-1864

2.3. Norteko Trenbidea inauguratu ondorengo zenbait arazo, obra eta haien berri

Trenbideko polizia

Zelaikoa eta Urretxu-Zumarraga bi herrien muga aldaketa

Eizaga tuneleko obrak, 1865

Zumarragako Artiz lantokia eta Norteko Trenbidea, 1860-70 hamarkadetan

Zumarragan berealdiko kexak, 1863-1874

3. Zumarraga Gipuzkoako trenbide berrien lokarri eta sareko erdigune

Durango-Zumarraga Trenbide estu berria

Zumarragako Baskongados-etako trengeltokia

Zumaia-Zumarraga beste trenbide estu berri bat

Zumarraga-Legazpi Urola Trenbidearen adarra

4. Trenbideen eragina Zumarraga Udalerrian eta Euskal Herrian

4.1. Zumarraga Udalerriaren bilakaera, XIX. mendean

4.2. Hazkunde industrialaren lehen adierazgarriak Zumarraga aldean

4.3. Zumarraga euskal komunikabideen erdigune, XIX. mendean

4.4. Juan Bautista Buska Preto eta trikitia Zumarragan

Noiz eta nola heldu zen, ordea, eskusoinua Euskal Herrira?

Juan Bautista Buskaren izakera irekia

Juan Bautistaren alde ezkutuak

Zumarragako Trikitiaren arbasoa Juan Bautista ote?

Olarteko aitona soinujolea

Rolin familia Zumarragan

Zegamako Ormazabal familia

Ezkioko Preskantoni

Parisko akordeoia, eskusoinua, Piamonteko “fissarmonica” edo euskal trikitiaren bilakaera

ERANSKINAK

1. agiria: Norteko Trenbideko eraikuntza Zumarragako UAn
2. agiria: Urola Garaiko diru-bilketa
3. agiria: Zumarragako alorrak besterentzen
4. giria: “Reglamento”
5. agiria: COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA
6. agiria: Zabalera ezberdineko trenbideak Gipuzkoan

Bibliografia

- Aguirre Franco, Rafael**, 1992, *Trikitixa*, Villabona, Martin Musika Etxea
- Aranburu Ugartemendia, Pello Joxe eta Intza Igartua, Luiz Mari**, 2006, Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. . .
- Aristi, Pako**, 2001, *Gelatxo, soinuaren bidaia luzea*, EHTE
- Arteche Elejalde, Ignacio eta beste batzuk**, 2002, *Urolako Trena, 1926-1986*, Azpeitiko Udala
- Azurmendi, Xabier**, 2002, *San Adrian eta Inguruen Kondaira*, VI. GERRIKO IKERLAN-SARIKETA
- Herrerias, Beatriz eta Zaldua, J.**, 1997, *Industri Ondarea Legazpin*, Lenbur Fundazioa
- Idiakez, Antton eta beste batzuk**, 1998, Jose Felix Amundarain Muxika (Zegama, 1755-Mutiloa, 1825), Eusko Jaurlaritza
- Izagirre, Koldo**, 2001, *Elgeta, sasiaren sustraiak*, EHTE
- Larrinaga, Carlos**, 2002, El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX, entre Irun y los Alduides, Casino de Irun
- Idem**, 2003, “*El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX*”, III Congreso de Historia Ferroviario, Gijon
- Mendizabal, Antxiñe**, 2005, Zumarragako Trikitixa, Trikiti doinu kaletarra, EHTE
- Poydenot, Conseiller**, 1856, *RAPORT SUR LE CHEMIN DE FER DE FRANCE EN ESPAGNE*, Bayonne
- Olaizola Elordi, Juanjo**, 2007, *TRENBIDEA BILBOTIK DONOSTIARA, Trenbidearen 125 Urte Durangon*.
- Ramos Martinez, Javier**, 2004, Zumarragako Trikitirixia eta bere ingurua (1920-2004), Zumarraga

Argazki eta planoen aurkibidea

Urola arroko bost plano zati

1. Oazurtza-Zumarraga plano orokorra, 1858/01/10
2. Oazurtza-Zumarraga luzerako plano, 1858/01/10
3. Zeharkako planoen lau krokis
4. Brinkola-Urretxuko lehen plano
5. Brinkola-Urretxuko bigarren plano

Oria arroko lau plano zati

1. Zumarraga-Beasain plano topografikoa, 1858
2. Zumarraga-Santa Luzia aldaketa bat, 1858/02/5
3. Zumarraga-Santa Luzia beste aldaketa bat, 1858/03/5
4. Zumarraga-Santa Luzia hirugarren aldaketa, 1858/03/5

Argazkiak

Eitzaga 16. tunela (Luis Mari Intza)
Agirrebengoa-Uribarri Iturri-berri (LMI)
Aretxabaleta-txiki (Buskatarren Web)
Buska ondorengo zume fabrika (BW)
Buskatarren armarría (BW)
Juan Bautista Buska Preto (BW)
Buska sendia (BW)
J. B. Buskaren sinadura (BW)
Buskatarren ikurra (BW)
J. B. Buskaren jaiotetxea (BW)
Cernola jaioterria (BW)
Modelo lurrundegia Zumarragan I (Perez-Iskarren liburutik)
Modelo lurrundegia Zumarragan II (Perez-Iskarren liburutik)
Dilijentzia (Mitxelena Kulturunea)
“Hijos de Busca S.A.” (BW)
Zumarragako geltokia (J.R. Martinezen liburutik)
J.I. Buska Sagastizabalen bustoa (LMI)
Pradines anaien ziurtagiria (BW)
Zumarragako bista bat (Albun Gráfico Descriptivo del País Vascongado, 1914-1915, Guipuzcoa)
Zumarragako geltokia (Indalezio Ojanguren)
Zumarragako hotela (Urolako tren liburutik)

SIGLA eta LABURDURAK

a.a.	⇒ aipatu artikulua
a.o.	⇒ aipatu obra
AAO	⇒ Administrazioko Artxibo Orokorra, Alcalá
AGA	⇒ Archivo General de Administración, Alcalá
AHF	⇒ Archivo Histórico Ferroviario
BW	⇒ Buskatarren Web
C ^a	⇒ Compañía
CAF	⇒ Compañía Auxiliar de Ferrocarriles
Cia	⇒ Compañía
DEAH	⇒ Donostiako Elizbarrutiko Artxibo Historikoa
DM	⇒ Duque de Mandas
EGC	⇒ Ernest Govin et Compañía
EHTE	⇒ Euskal Herriko Trikiti Elkarte
er.	⇒ erreal
err.	⇒ errealak
EUA	⇒ Errenteriako Udal Artxiboa
F.G.	⇒ Fondo Gordea (Mitxelena Kulturunea)
GAO	⇒ Gipuzkoako Artxibo Orokorra, Tolosa
GEN	⇒ Gipuzkoako Elizbarruti Nagusia
GFA	⇒ Gipuzkoako Foru Aldundia
GPAH	⇒ Gipuzkoako Protokolo Artxibo Historikoa, Oñati
Km	⇒ kilometroa
LMI	⇒ Luis Mari Intza
LUA	⇒ Legazpiko Udal Artxiboa
M	⇒ metroa
MD	⇒ Mandaseko Dukea
NFA	⇒ Nafarroako Foru Artxiboa
N.T.	⇒ Norteko Trenbidea
O.P.	⇒ Obras Publicas
or.	⇒ orrialdea
orr.	⇒ orrialdeak
OUA	⇒ Ormaiztegiko Udal Artxiboa
PESA	⇒ Patricio Echeverria S.A.
PT	⇒ Protocolos de Tolosa
Pta	⇒ pezeta
SEMI	⇒ Sociedad Española Mercantil e Industrial
SGCME	⇒ Sociedad General de Crédito Mobiliario Español
SM	⇒ Serapio Mugika
Sr	⇒ Señor
TB	⇒ Trenbidea
TUA	⇒ Tolosako Udal Artxiboa
UA	⇒ Udal Artxiboa
UUA	⇒ Urretxuko Udal Artxiboa
zk	⇒ zenbakia
ZUA	⇒ Zumarragako Udal Artxiboa

HITZAURREA

Zumarragako Udalak bigarren urtez jarraian Angel Kruz Jaka Ikerketa Historikoaren Saria antolatu du 2007. urtean, ikerketaren arloari bultzada emateko eta Zumarragako Historia zabaltzeko helburuarekin.

Une honetan guztiz justifikatuta dagoela iruditzen zait, labur-labur bada ere, saria eskaintzen diogun pertsonaren irudia azaltzea. Angel Kruz Jaka gure Historiaren sustatzailea eta afizionatu nekaezina izan zen, eta ahalegin handia egin zuen bai Zumarragak bai inguruko herriek bizi izandako gertaeren nondik norakoak deskubritzen.

Bigarren deialdi honetan bi lan aurkeztu dituzte: horietako batek Legazpiri eta XVI. mendeari egiten dio erreferentzia, bai Espainian, bai Gipuzkoan eta bai gure herrian; eta besteak, zinez ikerketa lan ikaragarria denak, izenburuak ondo adierazten duen bezala, trenak Zumarragan izan duen eragin ikaragarrian sakontzen du ikuspegi guztietatik: hasi demografia bultzada handitik eta Udal honetan "Zumarragako industria iraultza" deitzen dugun horren oinarrietaraino. Izan ere, lehen Gipuzkoa barnealdeko herri nekazari txiki bat bazen, herrialde osoko komunikazio-gune garrantzitsuenetarikoa izatera pasatu zen. Haren babesean, azkar sortu ziren industria instalazio garrantzitsuak: esaterako, Justo de Artiz-ena, eta denborarekin, gehiago ere sortu ziren, hala nola, Rojo y Zaldua, Hijos de Juan Bautista Busca eta, azkenik, Esteban Orbegozo. Horrek guztiak aldaketa ikaragarria ekarri zuen herriko egiturari: Gipuzkoa osoko industria zona handienetakoa izatera pasatu zen eta horietako enpresa bat hiru mila langiletik gora izatera pasatu zen 1970eko hamarkadaren hasieran.

Norteko trenak, Baskongadoen trenak eta Urolako trenak osatutako tren-lotunea Zumarragan, gaur egungo Geltokien plazan, kokatu izana ez zen garai hartako udal agintarien jarrerari esker bakarrik izan, zeren horren inguruko erabakitze-gunea probintziatik haratago zegoen. Dena dela, Zumarragako agintariek orduko beharretara egokitzen jakin zuten, eta garai hartarako ikuspegi aurreratu batekin, hasiera-hasieratik bultzatu zuten haren instalazioa. Haiek bezalaxe, eta haiek emandako ereduari jarraituz, gaur egungo Udalak ere Zumarragak probintzia mailako komunikazio ardatz gisa duen garrantzia indartu nahi du, gure herriko bidaiarien joan-etorria sustatu, osatu eta bideratuko duen garraio-zerbitzuen geltokia bultzatuz.

Pello Joxe Aranburu eta Luis Mari Intza egileei buruz bakar-bakarrik esango dut aztertutako gaiaren ezagutza zabala erakutsi dutela zinez; ez daramatzate alferrik hainbeste urte gai hori hainbat eta hainbat artxibotan ikertzen, nahiz probintzia eta Euskal Herri mailako argitalpenak egiten; oraintxe bertan ere, Beasain ingurua eta Nafarroaren arteko muga barne hartzen dituen argitalpen berri bat gitera doaz

Argitalpen honek gure Historia hobeto ezagutzen eta jendea Sari honen hurrengo edizioetan parte hartzera animatzen lagunduko duela espero dugu Udaletik.

Iz.: Anton ARBULU ORMAECHEA
ZUMARRAGAKO ALKATEA

PRÓLOGO

Por segundo año consecutivo el Ayuntamiento de Zumarraga ha convocado en 2007 el *Premio Angel Kruz de Jaka de Investigación Histórica*, que pretende fomentar la investigación y, por extensión, el conocimiento de la Historia de Zumarraga.

Considero totalmente justificado en este momento glosar, aunque sea brevemente, la figura de la persona a quien dedicamos el Premio, Angel Kruz Jaka, incansable aficionado y difusor de nuestra Historia, quien dedicó un gran número de esfuerzos a descubrir parajes de los acontecimientos que vivieron, ya fundamentalmente Zumarraga, ya la historia de las poblaciones cercanas a nosotros.

En esta segunda ocasión, dos han sido los trabajos que se han presentado: uno de ellos hacía referencia a Legazpi y al siglo XVI, tanto en España, en Gipuzkoa, como en nuestra villa; el otro, ciertamente un gran trabajo de investigación, ha profundizado, como su propio título indica, en la influencia que han tenido los ferrocarriles en Zumarraga, desde todos los puntos de vista: desde el fuerte impulso demográfico hasta la puesta de las bases de lo que llamamos en este Ayuntamiento la *revolución industrial* de Zumarraga, pues si hasta entonces era prácticamente una pequeña población rural en el interior guipuzcoano, pasó a ser uno de los nudos de comunicaciones más importantes del país. A su vera nacieron rápidamente importantes instalaciones industriales, como la de *Justo de Artiz*, y con el paso de los años se pusieron otras, como la de *Rojo y Zaldua*, *Hijos de Juan Bautista Busca* y, finalmente, *Esteban Orbegozo*, que hicieron posible un gran cambio en el conjunto de las estructuras de la población, pasando a ser una de las zonas fuertes de la industria guipuzcoana, llegando a tener una sola de esas empresas más de tres mil trabajadores en la época que comenzó en 1970.

Fue del todo punto evidente que la colocación en Zumarraga del nudo ferroviario que formaron en la hoy conocida como Plaza de las Estaciones el Ferrocarril del Norte, el Ferrocarril de los Vascongados y el Ferrocarril Zumarraga – Zumaya no se debió únicamente a la actitud que tuvieron los gobernantes municipales en aquellos tiempos, pues sobrepasaba incluso la capacidad provincial, pero sí que las autoridades zumarragarras se supieron adaptar a las necesidades que en cada época iban surgiendo, y, con un punto de vista adelantado para aquella época, fomentaron desde un primer momento su instalación. Como ellos, y siguiendo su ejemplo, desde el Ayuntamiento actual queremos ahondar en la posición de Zumarraga como eje de las comunicaciones provinciales, dando nuestro impulso a la construcción de una estación intermodal que impulse, complete y ordene el tránsito de viajeros por nuestra villa.

De los autores, Pello Joxe Aranburu y Luis Mari Intza, han probado hasta la saciedad su gran conocimiento del tema investigado; llevan un gran número de años con él en los diferentes archivos, habiendo ya efectuado otras publicaciones, estando a punto de efectuar una nueva que integre el conjunto de la zona Beasain – límite con Navarra.

Desde este Ayuntamiento, esperamos que esta publicación contribuya a un mayor conocimiento de nuestra Historia, y que a su vez anime a otras personas a presentarse a nuevas ediciones de este Premio.

Fdo.: Antón ARBULU ORMAECHEA
ALCALDE DE ZUMARRAGA

ANALISIA:

NORTEKO TRENBIDEAREN ERAGINA

ZUMARRAGAn

Norteko Trenbidea, 1864ko abuztuaren 15ean, handikiro inauguratu zen Gipuzkoa osoan eta Urola Garaian ere, aurrez inaugurazio eguneko ekitaldi, egutegi eta xehetasun txikienak erabaki, prestatu eta aldarrikatuz herriz herri. Ekitaldiaren pertsonaia nagusia Espainiako erregea eta bere sekitoa izan ziren. Zumarragan, abuztuaren 9'45 orduan iragan zen lehen tren ofiziala, lokomotorak garraiatuak.

Gustavo Adolfo Bécquer idazleak “El Contemporaneo” aldizkarian abuztuaren 21ean, Europa mailako efemeride hartaz artikulu periodistiko interesgarri eta atsegina idatzi zuen. Merezi du iruzkin batzuk hona ekartzeak. Erret sekito hartan bidaiatu zuen Bécquer idazleak hamazazpi ordutan Madril-Donostiako ibilbidea eginez. Bezperan arratsaldeko bostetan Madrildik irten ziren politika, banketxe, arte eta literaturako pertsonaia ospetsuak. Ibilbide osoko deskribapen, oroitzapen eta ñabardurak utzi zituen:

- El Escorial (Felipe II.aren oroitzapena eta bere hilobi aurrean lokomotoraren txistua)
- Avila (Santa Teresaren oroitzapen bikoitza, eta ilunabarra)
- Medina de Campo (gaua, eta herri hartako garai bateko azoka eta tratalariak gogoan)
- Valladolid (israeliten antzera Gustavoren zutikako afari legea, eta lokuluska)
- Burgos (esnatu eta ordu bi t'erdia ziren. Katedralaren inguruko gogoeta filosofikoak)
- Miranda (idazlearen amets poetikoa, eta idazlea berriro esnatu egin zen)
- Olazti-Beasain (“En este momento comienza propiamente la inauguración. . . Se sale de un túnel para entrar en otro. Yo he contado en este trayecto hasta veintitantos y despues he perdido la cuenta. . .”)
- “En marcha” (jendearen ongietorriak, garaipen arkuak, etxeetako balkoiak oihalez josita, kanpai hotsak, bake ikurrak . . .). “He aquí que entre las nieves del Norte se forma como una gran tempestad. Mas no importa. Ya no hay Pirineos. Ya no hay Alpes tampoco. . .”)
- Donostian (Bécquer-en harridura ospakizunengatik, Kantauri itsaso zabala eta bere ostertza)
- Ospakizunak Donostia hirian eta elizan: otordua eta ekitaldiaren amaiera¹.

1. Trenbidea eraiki zenean, Zumarraga herriko giroa, kezkak, proiektu ezberdinak, GFaren jokabide eredugarria, diru-bilketak, alor besterentzea eta behin betiko planoak

Trenbidearen eragina azaltzeko orduan, garraio hura eraiki eta inauguratu zeneko Zumarraga eta bere inguruak nola zeuden antolaturik azaltzea komenigarri da: herrien kokapena, demografia, biztanleen egoera soziala, komunikabideak . . . Lehen Karlistada amaitu eta 1860 urte arteko egoera adieraziko da ondorengo

¹ Gustavo Adolfo Bécquer-en artikuluaen aurkikuntza Juanjo Olaizolari zor zaio, eskerrona lerro hauen bidez.

lerrootan, gero idazlan honen amaieran, XX. mendearen hasiera artean Zumarragari trenbideek eragin zioten bilakaera azaltzeko.

Zumarragak, 1860ko Biztanle Zentsuaren arabera, 1.393 biztanle zituen, Legazpi, Gabiria, Urretxu eta Ezkio herri mugakideek baino gehiago. Zumarraga eta Norteko Trenbidearekiko datuekin erlazionatutako kopuru eta herriak bakarrik kontuan izan dira hemen, Azpeitia, Azkoitia eta Antzuola beste mugakideak albora lagata. Biztanleriaren gehiengoa ehun bat baserritan bizi zen, bost auzotan sakabanaturik: Aranburu, Elgarresta, Leturia, Soraiz eta Aginaga izenekoetan. Garai hartan, baziren Zumarragan errota, teileria, lantegi eta nekazaritzatik bizi ez zen beste biztanleria gutxiengo bat. Norteko Trenaren Zumarragako polizien arautegian, ikusi eranskinetan, 1864an, iadanik baziren Zumarraga, Urretxu eta inguruko herrietan enpresa-gizonak, hara nola, Juan Mari Artiz, Pablo Iralagoitia, Basilio Fernandez, Antonio Bomba, Pablo Adon, Inazio Alzola eta abar. Zumarraga, beraz, aipatu garaian, guztiz nekazaria, baserritarra zen. Bestalde, Gabiria, Ezkio, Urretxu eta Legazpi herrietan antzera euskaraz mintzatzen zen.

Gipuzkoako trenbide-sarearen erdigunea Zumarraga bilakatu zen. Norteko Trenbidearen lehen plano ofizialak 1856an egin zituzten hiru inginiariek Zumarraga gune estrategikotzat hartu zuten, Deba, Urola eta Oria bailarak lotzeko gune ikusi zutelako. Horrela, Durango-Maltzaga-Bergara-Zumarraga eta Urolako bi trenbideekin gertatu zen hain zuzen.

1.777. urtez gero Madril-Irun errepidea Urretxu eta Zumarragatik igarotzen zen eta Lehen Karlistada ondoren Norteko Trenbidea eraiki baino lehen asfaltatu zen. Aldi beretsuan, 1860-1863 urteetan, Azkoitia-Urretxu-Legazpi errepidea eraiki zen. Beraz, Urretxutik igarotzen ziren bi errepideak eta Urretxun, Labeaga kaleko 8. zk.an zuen postetxea Espainiako Posta Zerbitzuak².

Zumarragatik trenbidea eraiki aurretik, beste proiektu asko egon ziren Euskal Herrian. Beste proiektu batzuk aipagarriak izan ziren. Lehena, 1831koa, izan zen, Gaztelako artilea Kadagua arrotik, Balmasedatik portura trenez garraiatzeko trenbide proiektua. Bigarrenengan, Gaztelako aletegia Orduñan zehar Bilbora eramateko asmoak agertu ziren. Gerratearen eraginagatik eta kapital faltagatik ez bata ez bestea ez ziren burutu³.

Trenbidearekiko ibilbide ezberdinak planteatu ziren. Dena den, eztabaidaren funtsak euskal herrialdeetako eremuak erruz gaintzen zituen, zera eztabaidatzen baitzen: Paris –Madril elkartuko zuen trenbidea, Baionatik igaroz, Pirinioak nondik zeharkatzea komeni zen, Irundik ala Baigorritik, Aldudetik alegia.

Gaiari dagokionez, Karlos Larrinaga historialariak, 2002. urtean, sakon eta zabal aztertu eta bere ondorioak atera zituen. Irakurleak bertara jo beza⁴. Jabier Maria Azkona nafarrak Diputazioaren izenean, 1853ko azaroaren 7an, Isidoro Dagueuet Baionako ingeniariari trenbideak egokien eta errazen Pirinioak zeharkatu zituen unea ikertzeko eskatu zion. Dagueuet ingeniariaren baitan eta bere atzean mugitu ziren pertsonaia eta interesak Larrinagak ikertu ondoren, Aldudeko trenbidea eraikitzeko proiektua atzerriko interesen arabera eginikotzat hartu zela dio. Lana 1854an amaiturik zegoen, baina, Baionako Udal Kontseiluaren ardurapean eta

² Idiakez, Antton, 1998, *Jose Felix Amundarain Muxika (Zegama, 1755-Mutiloa, 1825)*, 35-36 orr.

³ Larrinaga, Carlos, 2002, *El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX, entre Irun y los Alduides*, Casino de Irun, 53-59 orr.
GAO, JD SM, 40, 8

Mugica, Serapio de, *Ferrocarriles del Norte*, GAO, JD SM, 22, 14, 1-2 orr.

⁴ Larrinaga Rodríguez, Carlos, 2002, a.o.

alkatearen sinadurarekin, 1856ko apirilaren 11n, “Raport sur le Chemin de Fer de France en Espagne” izeneko foiletoa frantsesez kaleratu zuen, Laserre moldiztegiak inprimaturik. Paris – Madril trenbidearen lau proposamen aztertu zituen egileak eta hiru ondoriotara iritsi zen foileto-egilea eta Baionako Udalarari proposamenak egin zizkion:

“PAR CES MOTIFS,

La commission, à l’unanimité, a l’honneur de proposer au Conseil Municipal d’émettre les vœux suivants, en les recommandant d’une manière toute spéciale à la bienveillante attention du Gouvernement:

1°. Que de tous les tracés indiqués et déjà étudiés pour relier le centre de l’Espagne à la France, celui de Bayonne à Pampelune par la vallée des Aldudes, tel qu’il a été étudié par MM les ingénieurs Duvignand et Daguene, soit préféré.

2°. Que si le Gouvernement Espagnol reconnaissait, d’après les études de ses ingénieurs, que le prolongement de sa ligne du Nord de l’Ebre à Irun offre de trop grandes difficultés, tandis que le tracé de l’Ebre à Pampelune n’en offre d’aucune espèce, il fût instamment prié de modifier dans ce sens la direction du chemin du Nord, qui, alors, partant de l’Ebre et passant par Pampelune, viendrait aboutir à la frontière française, au point indiqué par le projet de MM. Duvignand et Daguene;

3°. Que, dans tous les cas, et quand bien même la ligne du Nord de l’Espagne viendrait aboutir à Irun, le chemin de fer de Bayonne à Pampelune n’en soit pas moins approuvé et concédé, pour être exécuté le plus promptement possible”⁵.

Duvignand eta Daguene ingeniari frantsesen Aldudeko proposamenaren aldeko defentsa egin zuen Baionako alkateak Irun eta Somportekoa baino laburrago eta egokiagoa zelako⁶. Aipatu liburuxkak Hegoaldean berealdiko hautsak harrotu zituen eta, 1856-1864 urteetan, egunkarietako artikuluak kontuan hartu gabe⁷, Aldudetik trenbidea eraikitzearen alde eta kontra hamabi liburuxka behintzat Baiona, Donostia eta Madril argitara eman ziren⁸. Beraz, Mendebaldeko Pirinioak zeharkatzeko trenbidearen proiektua urte luzeetan eztabaidatua eta oso konplexua izan zen, tirabira hura XIX. mendeko elementu eta interes anitzek baldintzatu baitzuten. Añamendiko bi aldeetako ekonomia interesak, bereziki Donostiako merkataritza, Baionako portua eta Nafarroako interes ekonomikoak, Frantzia eta Espainiako interes politiko-ekonomiko eta bi estatuetakoa trenbide-politikak eta, azkenik, serioski Péreire eta Rothchild bi talde finantzieroen esku hartzeak kontuan izan behar dira arazoaz hitz egitean⁹.

⁵ Poydenot, Conseiller, 1856, *RAPORT SUR LE CHEMIN DE FER DE FRANCE EN ESPAGNE*, Bayonne, 32-33 orr. Serapio Muxikak ere a.a., 15-22 orr. landu zituen Aldudeko proiektuaren alde eta aurkakoak.

⁶ Larrinaga Rodríguez, Carlos, 2002, a.o., 85 or.

⁷ Ibidem, aipatu obrako 4. eta 6. kapituluak, garai hartako prentsa aztertuz, 99-108 eta 135-151 orr., gainera, gai berari dagokionez eta egileak liburuaren aurkibidean adierazten duenez, alde batetik, Espainiako Hemeroteca Nazionalea, Donostiako UAko prentsa eta Madrilgo UAko “La Asamblea del Ejército” 1857-8 eta 1861-64 gazetak eta, bestetik, Frantziako Liburutegi Nazionalea, Baiona eta Pabeko udal liburutegietako aldizkariak ere aztertu zituen.

⁸ Aranburu Ugartemendia, Pello Joxe eta Intza Igartua, Luiz Mari, 2006, *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. . .*, 35-40 orr.

Bestalde, Aldudeko trenbidearen informazio oparoena GAOko Mandaseko Dukearen fondoan dago. Karlos Larrinagak aipatu bere liburuaren aurkibidean, XIX. mendeko bibliografian 34 liburu-liburusken berri eman zuen.

⁹ III Congreso de Historia Ferroviario, 2003, Gijón, Larrinaga Rodríguez, Carlos, “*El ferrocarril del Norte y su enlace transpirenaico a mediados del siglo XIX*”.

Pedro I. Apalategik, 1855ean, trenbidearen beste ibilbide bitxi hau aurkeztu zuen: Hondarribia eta Irunen erditik Erreterria - Donostiako Santa Katalina zubia - Antiguu - Lasarte - Andoain - Tolosa - Lazkaoko Betena-sagastin laugarren geltokia - Ataun - Lizarrusti - Etxarri - Altsasu zeharkatuko zituen Norteko Trenbideak bere proiektuan¹⁰.

Serapio Muxikak beste proiektu bat egon zela idatzi zuen. Pradoko markesak, Jose A. teniente koronel erretiratuak hirugarren ibilbide hauxe proposatu omen zuen: Gasteiz - Arroiabe - Oñati eta Arrasate erdian dagoen mendi-lerroa zeharkatuz Ordizia - Tolosa - Andoain - Lasarte - Donostiako ibilbidea aurkeztu zuen.

Zumarragako jendea, 1854-1856 urteetan kezkaturik ibili zen. Jabier Uribarren bere idatzi batean, 1854 urteko abuztuan, nahiko urduri ageri da, Norteko Trenbidea Zegamatik eraikiko ote zenaren beldur nonbait¹¹. Zalantza hark 1856 arte bederen iraun zuen, Madrilen orduan erabaki baitzen Zumarragatik eraikitzea. Dena den, zurrumurruak bai, baina, inon ez dago Seguratik trenbidea eraikitzeko proiekturik.

Urola eta Debarroko udalak mugitzen hasi ziren Norteko Trenbidea zela eta. Paper garrantzitsua jokatu zuen eginkizun hartan Bergarako alkate eta GFAko diputatu izan zen Telesforo Monzonek. Aipatu gaiaren gainean lehen bilera, 1856ko apirilaren 14an, Bergaran egin zuten eta ondorengo urteetan jarraitu zuten biltzen. Gai horri buruzko deialdi eta korrespondentzia dago Zumarraga eta Urretxuko bi artxiboetan.

Lehenik onartu zen proiektu ofiziala, 1856

Lehen proiektuaren plano eta memoria ofiziala Luis Torres, Enrique Alan eta Manuel Esttibans-ek, 1856ko maiatzaren 15ean, in situ idatzi zituzten. Otzaurte-Ormaiztegi ibilbidearen aldeko aukera hartzeko, Oria ibaiaren goiarroa, Aizkorri eta batez ere Aizkorrondoko toponimia eta orografia zehatzak aztertu zituzten. Legazpiko Oamendi, Barrendiola eta Urola ibaiaren ibilbideari arreta berezia ipini zioten. Zumarragan, Urola utzi eta berriro Oria ibaiaren arroa igarotzean, Ezkio, Gabiria eta Ormaiztegiko erreka-zulo eta mendi etengabeak behatu zituzten. Trenbideak ibilbide hartan tunel eta zubi franko eskatuko zuen. Proiektu hartan Urolaren arroa utzi eta trenbideak Eizaga tunelik gabe zeharkatuko zuen Oria ibaiaren arroko Iruerreketa amildegian sartzeko, hau da, gaurko trenbidea baino altuago eraikiko zen¹².

Gipuzkoako Foru Aldundiaren konportamendu eredugarria

Gipuzkoako agintariak azti ibili ziren Norteko Trena Herrialde eta Zumarragatik igaro zedin. Horretarako diru-bilketa aurrez prestatzen hasi ziren. Bada Donostiako alkateak eta Merkatal Ganbarako lehendakariak, 1857ko apirilaren 6an, Mandaseko dukeari idatzitako eskutitza, non Kollado, Luzuriaga eta Lasalatarrekin kontatzen zutela aitortzen den. Bestalde, Parisen, 1857ko abenduaren 29an, Norteko Trenbidea eraikitzeko lehen hitzarmena sinatu zuten "Sociedad General de Crédito Mobiliario Español" (SGCME) eta GFA bi erakundeek, lehenaren izenean Jose Joakin Osa lehendakaria, Jose Luis Abaroa eta Isaac Pereire administrariak eta bigarrenaren aldetik, berriz, Fermin Lasala Gorteetako diputatuak. Hamar artikulutan banaturik zegoen hitzarmena:

1. GFAak 25 milioi err. inbertituko zituen lau urtetan Bidasoatik Ordiziara SGCMEk eraikiko zuen Norteko Trenbidean.

¹⁰ GAO, MD, 23-2, 7-8 orr.

¹¹ ZUA, D, 6,1,2. Zegama - Segura esan nahi da.

¹² Kultura Ministerioa, AAO, OP, 25/7029.

2. Norteko Trenbidearen jarraipenean, Ordiziatik Zumarragara bitartean, aldiz, GFAak lehengo kopuruaren herena emango zion SGCME erakundeari.
3. Norteko Trenbidea Zumarragatik egitea erabakitzen zen bezain laster, lau urteko epea ezarri zitzaion enpresari.
4. Enpresa hark Norteko Trenbidean gastatuko zituen gutxiengo diru-kopuruak eta burutuko zituen obrak ere izendatu zituzten: lursailak erosi, lurrerauzketa, tunel, zubi, errail eta tren-geltokiak eraikitzea, besteak beste.
5. GFAak 25 milioiak honela emango zizkion SGCMEri: lehen bi urteetan bosna milioi eta bi azkenekoetan 7'50na.
- 6-10. Bost azken artikuluetan Norteko Trenbidearen finantzaketa, akzio eta obligazioen zehaztapen eta hitzarmenaren zenbait lege-formalitate gehitu zituzten¹³.

Gipuzkoar guztiei Norteko Trenbidearekiko fondoak biltzeko, 1858ko urtarrilaren 4an, lehen deialdi sutua zuzendu zien Ladislao Zabala diputatu nagusiak¹⁴ eta egun berean, beste txosten baten bidez gipuzkoarrei 25 milioi haiek biltzeko baldintzak adierazi zizkien¹⁵. Bestalde, Parisen, 1858ko irailaren 7an, Ordiziatik Nafarroako mugaraino Norteko Trenbidea eraikitzeko xehetasunak eta zenbait kontrata enkantean eman ziren. Gipuzkoako Diputatu nagusiak, irailaren 13an, idatzi bat bidali zien herrietako alkateei, erabaki horien berri emanaz, besteak beste, bi erakundeen arteko lehengo hitzarmenak berretsi, Kubatik GFAak espero zituen akzioak jasotzeko epea zortzi hilabetean luzatu eta SGCME arduratuko zen Zumarragatik Nafarroarainoko trenbidea eraikitzeaz¹⁶. Ramon Lardizabal, Telesforo Montzon eta Bartolome Artzak GFAko diputatu berriek eta, irailaren 15ean, SGCMEren izenean, Emilio Leon eta Jose Manuel Brunet-ek hitzarmen berria sinatu zuten.

Halaber, Gipuzkoako agintariek dirua biltzeko erraztasunak eman zizkieten jendeari. Hala, martxoaren 15eko txosten batean, Ladislao Zabala diputatu nagusiak akzioak hartzeko leku eta pertsona zehatzak izendatu zituen: Madrilen Migel A. Agirrezabala Gorteetako diputatua, Donostian Rafael Irigoien udaltzaina, Tolosan Juan F. Arrizabalaga GFAko diruzaina, Azpeitian Antonio Urdanpilleta Gipuzkoako mikeleteen komandantea eta Bergaran Maximo Larunbe Herrialdeko mikeleteen 2. kargua. Dena dela, zenbait udalen zailtasuna ikusirik, apirilaren 22an, udal ondasun propioak saltzeko baimena eman zitzaien¹⁷.

Urola Garaiko diru-bilketa

Urola Garaian, Legazpin 60.000 err. bildu ziren, ia denek 2na mila err, batek 4 eta beste batek 8 mila err. eman zuten. Urretxun 116.000 err. bildu ziren, kopuru haundiak eman ere: batek 4, beste batek 8, bostek 10na, batek 20 eta beste batek 32 mila err. Kopururik haundiena Zumarragan bildu zen, hain zuzen 132.000 err. Honelako kopuruetan, bostek 2na, zazpik 4na, hiruk 8na, batek 10 eta beste batek 30 mila err. Ezkion 4.000, Gabirian 7.000 eta Ormaiztegin 30.000 err. bildu ziren. Oro har, diru-emate apalak izan ziren nagusiki, hots, 2 mila errealekoak multzo haundi bat; 4 milakoak hamar, 8 milakoak sei, 10 milakoak bederatzi, 20 milako bi, banakako 30 eta 32 milakoak. Kopuru haundiagorik ez zen mailegatu. Urretxun izan ezik, beste herri guztietako apaizek beren akzio koskorra hartu zuten. Nekazal

¹³ GAO, JD IT, 507b, 25 eta ZUA, D,6,1,3

¹⁴ TUA, 8,1,4,2-5 orr. eta ZUA, D,6,1,4

¹⁵ GAO, MD, 23-1 orijinala eta ZUA, D,6,1,3

¹⁶ GAO, MD, 23-1 eta ZUA, D,6,1,11

¹⁷ TUA, D, 8, 1, 4,23-28 orr.

giroaren islada garbia izan zen, izan ere ez baitzegoen besterik. Ikusi eranskinetan xehetasunak.

Olazti-Beasain trenbidearen emakida eta obren epe-amaiera

Proiektu ofizialaren ondoren, 1856ko uztailaren 11ko legeak Gobernoa baimendu zuen SGCMEri Burgos-Irun trenbidearen emakida egiteko. Aldi berean, erakunde egileari baimena eman zion trenbideko obrak eraikitzeke atzerritik behar zuen material guztia ekartzeko. Urte bereko urriaren 18an, behin betiko aipatu obren emakida egin zitzaion erret dekretu baten bidez¹⁸. Burgos-Olazti arteko ibilbideak burutzeko lau urteko epea zuen bezala, Olazti-Beasain zatiari zazpi urteko epea eman zioten. Baina, behin betiko obren plano ofizialak 1858ko maiatzaren 5ean onartu zirenez gero, obrak uste baino luze eta gatazkatsuagoak gertatu ziren.

Urola Garaiko Norteko Trenbideko kilometroak

Kilometroen hasierak Madrilen zero zuen, Gipuzkoako Otzaurten 542'20 km-an sartu eta Beasaingo Igartzan 580'50 km-ra iristen zen. Honela daude Otzaurte-Igartza arteko km-ak banaturik.

Herria	Km-ak	luzera km-tan
Zegama	542'20-556'50	14'30
Legazpi	556'50-564'50	8'00
Urretxu	564'50-565'50	1'00
Zumarraga	565'50-568'00	2'50
Ezkio	568'00-569'50	1'50
Gabiria	569'50-573'00	3'50
Ormaiztegi	573'00-576'00	3'00
Beasain-Igartza	576'00-580'50	4'50
Otzaurte-Igartza		38'30

Zumarraga udalerriko alorrak besterentzen, 1858-1866

Zumarragan, 1858ko abuztuaren 7an, lur-jabeek Bergarako Santiago Sarasola arkitektoa hautatu zuten beren alorrak tasatzeko eta SGCMEk, berriz, Oreindaingo Frantzisko I. Eizagirre aditua¹⁹. Zumarragako alorrak, 1858-1866, zortzi urteetan besterendu ziren, alor gehientsuenak lehen lau urteetan. Ohikoa zenez, alorren jabetza oso zatikatua zegoen eta, gainera, anitz bider jabea herritik urrun bizi zenez, maizterrek erabiltzen zituzten soro, gaztainadi, belaze e.a. Udaleremuan 32 soro 364'92 area, 26 gaztainadi 354'35 area eta arearik gabeko Pedro Añorga eta Juan Iturriaren beste bi gaztainadi handi, eta 209'02 m³ pareta besterendu ziren, halaber, 9 zuhaitzi, 6 belardi, 2 sagasti, garadi eta otadi franko. Zelaiko etxea suntsitu zen, 25.429 err. ordainduz, era berean Loidi baserria ere. Zumarragan besterendutako alor eta kontzeptu guztiengatik gutxienez 164.305 err ordaindu ziren.

Toponimiari zegokionez, Egibide, Aldasbarren, Ibarguren, Aristi, Aldats, Oianguren-aundi, Matxain-erdiko baserrietako sailak eta Txorroalde, Elizorte (hau sarritan), Loidi leku-izenak dokumentatuak agertu dira. Herrian ez zegoen populaketa trinkorik, sakabanatua baizik, anartean nekazal herri huts baitzen. Gero etorriko ziren aldaketak, industrializazioa, trenbide-gune bilakatzearekin batera.

¹⁸ AHF, C04

¹⁹ ZUA, D, 6,1,9

Zumarragako alorrak batuz beste Urretxukoak baino merkeagoak ordaindu ziren, metroa 92 err. alegia, nahiz eta Legazpikoak baino garestia goak izan. Horra eranskinetan aurkitu ahal diren eskrituretako jabeak, alor-xehetasunak, areak, balioa, data eta iturriak.

Zumarragako trenbidea eraikitzekeo planoak, 1858-1862

Zumarragako udaleremuan trenbideak 2'50 km egingo zituen. Gune horretan, alde batetik, Oazurtza-Zumarraga arteko bost plano (13'5 km) eta, beste alde batetik, beste lau plano kontutan hartu dira idazlan honetan, denak Zumarraga udaleremukoak.

Urola ibaiaren arroko planoak

1858ko urtarrilaren 10ean, Arturo Orgeries Otzaurte-Tolosa zatiko arduradunak egin, C. Letourneur-ek onartu eta proposatu ondoren, urte bereko abuztuan errege dekretuz onartua izan zen. Trenbideak Legazpiko udaleremua amaitu eta Urretxun sartzean, Elias Benta ondoan, Madril-Irun errepidea ezkerretik eta Urola ibaia eskuinean zituen, baina, handik 600 m-ra ibaia zeharkatu eta Zumarragako Jauregi errota ondoan trengeltokia jarri zuten, alde batetik, Urretxuko Intxina teileria, Kaipe, Eratzu eta Txaloeta izeneko eraikuntzak eta, beste aldetik, Zumarragako Teileria zihuan bidea besterik ez dira aipatzen. Trengeltokiari 400 bat m-ko luzera emango zitzaion. Data bereko luzerako beste planoan, ibilbide beraren luzera eta desnibelen xehetasunak eman zituzten, 538 m-tik 13'5 km-tan 350 m-ra jaitsiz. Oazurtza tunelak 0'010eko aldapa izango zuen bezala, beste 9.600 metrotan trenbideari 0'015ekoa ezarri zioten.

Bada aipatu ibilbideko zeharkako beste plano bat, non lau motatako trenbidearen zabalera onartu ziren: eremu laua, lubeta, lur eta harri kentze eta eustorma edo mantenimenduko murrak. Kasu bakoitzean eraiki behar ziren perfilak ere eman ziren. Trenbideko lubeta batek minimoki 7'40 metroko oinarria izango zuen eta gradualki piramide eran zabalduz joango zen betelanak agintzen zuen arte. Lur kentze kasuetan, bi aldeetatik lur-tartean geratzen zenez, hark ere minimoki 7'40 metroko oinarria, baina bi aldeetan zanga sakon bana zulatuko zen. Harri kentze kasuetan, oinarri bera, baina bi zanga txikiago nahiko ziren. Azkenik, eustorma edo mantenimenduko murrak mendien malden arabekoak eraikiko ziren, dena dela, oinarri bera eta mendi aldetik beti eramango zuten zanga sakon bat. Lau kasuetan zangek helburu bera zuten, trenbideko urak bideratzea.

1862an, ibilbidean aldaketak egiteko beste bi plano egin ziren. Azken km-an trenbidea herri batetik bestera ibiliko zen: 116. zutoinean Zumarragan sartu eta 118. zutoinean atera, berriro Legazpira iraganez, 123'5. zutoinean Urretxun sartu eta 130. zutoinean, azkenik, Zumarragara pasatuko zen. Urretxuko partean Elias Benta, Intxina, Kaipe, "La Tejera" eta Madril-Irun errepidea ageri dira. Planoa 130-135 zutoinetan, km erdiko zuzenean, Urretxuko trengeltokia proposatu zuen, kontuan izan behar dugu, ordea, Zumarragako zati bat ere bazela. Ikusi eranskinetan planoen erreproduzio partzialak.

Oria ibaiaren arroko planoak

Urolaren arroa utzi eta Oriaren arrora igaroko zen Eizaga tunelaren bidez. Estibans-ek, 1858an, Zumarraga-Beasaingo plano topografiko oso bat gauzatu zuen lau ibilderekin. Ibilbideak zehaztaper gehiegirik gabekoak dira eta ez dute luzerako neurririk, hots, hektometroko zutoinik. Hiru ibilbide Gabiria herriaren ospeletik trazatu zituen. Laugarrenak proiektu guztiak hautsi zituen, Ezkio eta Itsaso aldetik

trazatu baitzuen, Ormaiztegi ere eguteratik pasa eta Salvatore aldera bideratuz. Ormaiztegiko zubia saiesteko aukera garbiak izan ziren lehena eta laugarrena.

1858ko otsaila eta apirilean, hiru plano aurkeztu zituen. Otsailaren 5eko planoak 13.400 m luzera eta 0'015 desnibela zeraman 12.100 m-tan. Ibilbide osoa tunel, lubaki eta zubiz josia zegoen: 9 tunel, 20 bat lubaki haundi, 8 zubi eta erreka zokogune franko bete beharrekoak izango ziren, trenbideak etengabe desnibelari eusteko. Martxoaren 5ean, beste bi plano partzial aurkeztu zituen, 0-50 zutoinekoak, hau da, Zumarragako 566 km, trengeltokitik Agerretxemendi baserrira artekoak, bata deskribapen plano eta bestea luzerakoa. Ikusi eranskinetan.

Goierriko trenbidearen eraikuntzan urte erabakigarria gertatu zen 1862.a, hain zuzen, gero adieraziko denez, elkarrekin loturarik ez zuten kontratista andanaren hitzarmenak SGCMEk eten eta "Ernest Govin et Compañie" (EGC) erakunde bakarrari Olazti-Beasain arteko obra guztiak eman zizkion urtea. Trenbidearen plano aldaketak Pradines anaiek jasandako istripuekin loturik egon zitezkeen, baina, luiziak lurraren izaeratik gertatu ziren. Urte berean, aipatu erakundeko bi ingeniariak Zumarraga-Beasain trenbidearen trazadura aldaketak proposatu eta onartuak izan ziren.

2. Norteko Trenbidearen eraikuntza Urretxu, Zumarraga, Ezkio eta Gabirian, obren amaiera barne

Trenbidea eraikitzekeo planoak onartzeaz gainera, beste urrats batzuk eman ziren, hara nola, baldintzen plegua idatzi, trenbide sistema hautatu eta aurrekontua aurkeztu zen, emakida hitzarmena egin baino lehen.

2.1. Baldintza plegua

Txostena hogeita hamar baldintza zituen pleguarekin amaitu zuten. Plegu osoa 1844ko abenduaren 31 eta 1846ko martxoaren 18ko bi erret dekretuetan oinarriturik zegoen. Obra osoa trenbide bikoitzean pentsaturik zegoen eta baldintzen irakurketak berarekiko ideia garbia adierazten du.

2-8. artikulua: aurrez proiektatutako Gipuzkoako ibilbidean, bide lau eta nahiko zuzena eraikitzekeo, derrigorrezko ziren tunelak, lurrerauzketak, lubetak, harri-hormak, murrak, eskoilerak eta betelanak egitea. Hori guztia arautzen da zazpi artikuluetan.

9-11. artikulua: trenbide inguruan isuritako urari aurre egitekeo, estoldak eraikitzekeo araudia eman zuten hiru artikuluetan.

12-21. artikulua: bederatzi artikuluetan zubien gainean ziharduen.

22. artikulua: bide, errepide eta erreken desbideratzeaz ari da.

23. artikulua: trenbidea 1'5 m-ko harresiz babestuko zen.

24-30. artikulua: azken zazpi artikuluetan trenbide bera, errail, lokomotora, trengeltoki, guardetxe, telegrafia eta tunelen ezaugarriak arautu zituzten.

Garai hartan bi errail-mota erabiltzen ziren, Alemaniakoa eta Amerikanoa, azken hura hautatu zuten Norteko Trenbiderako. Ezaugarri hauetako errailak proposatu zituzten: m-ko 34 kilo, altura 0'12 m eta zabalera 0'102 m. Trabiesek 0'90 eta errailek 1'688 m-ko tarte eramango zuten. Hasieran trenbideak bi errail bakarrik izan arren, tunel, zubi eta trenbidearen zoru lau errail ipintzekeo eraikiko zen.

Bestalde, Gipuzkoako trenbidean, "Camino de Hierro del Norte de España"izeneko enpresak 144 bat milioi erreal gastatzea aurreikusitako zuen. Goierri aldeko kilometroa Beterrikoa baino askoz garestiagoa suertatuko zen, hau da, Zumarraga aldeko km-a

2 milioi eta gehiago kostako zen heinean, Arama-Irun zatikoa ez zen milio batera iritsiko. Aldeak kontzeptu hauetan egongo ziren.

Kontzeptua	Beterriko datuak		Goierriko datuak	
	Kopurua	Errealak	Kopurua	Errealak
Soroa	5.085 area	1.332.270	1.849 area	379.990
Basoa	193 area	15.440	11.085 area	829.124
Sagastia	2.705 area	432.800		
Baratza	53 area	15.700		
Lurlautze lanak		6.940.542		22.799.301
Murruak		967.460		7.000.720
Tunelak	9	9.724.000	12	22.667.500
Fabrikako obrak eta beste osagarriak		20.642.492		31.688.549

Soro, baratza eta sagasti ugari besterenduko ziren Beterrin, Goierriin, aldiz, gutxi. Dena den, aurrez ikusitako gasturik nabarmenenak Goierriin lurlautze, murru, tunel eta fabrikako obretan egongo ziren.

2.2. Norteko Trenbidearen obrak Zumarragan, 1858-1864

Trenbidea eraikitzeke garaian, Gipuzkoan ez zegoen gaitasun ekonomiko eta teknikorik, kanpoko kapitalak eta enpresek egin zituzten ia obra guztiak. Gipuzkoan lehen banketxe modernoa, “Banco de San Sebastián” izenekoa, 1863an, fundatu zen. Aipatu trenbidea eraikitakoan enpresa txiki bat eratzeko eta zenbait obra egiteko, nekez eta kostata diru-metaketa apalak eman ohi ziren. Tolosa inguruan, Gipuzkoa osoan bezala horra adibide batzuk:

- 1840ko urriaren 7an, Tolosan Jose Maria Etxaniz, Jose Gregorio Etxezarreta, Pedro A. Kerexeta, Blas Irazusta eta Migel M. Altzibarrek 107.121 errealeko diru-metaketa osatu zuten²⁰.
- 1840ko abenduaren 17an, Laskibar aita-seeek Jose J. Azurmendiri 1.800 dukat mailegatu zizkieten²¹.
- 1845eko irailaren 15ean, Errukietxe zaharra eta Mendia trinketaren arteko baratzean eraikuntzak egiteko Juan Domingo Garriagak Frantzisko I. Iartzari 41.000 err. eman zizkion²².
- 1846ko azaroaren 28an, Manuel Otadui tolosarrak Juan Bautista Laskibarri 20.000 err. %3an mailegatu zizkion²³.
- 1848ko irailaren 15ean, Tolosan Pedro Lesperurt eta kideek oihal eta ehungintzako fabrika berria eraikitzeke 100.000 pisu mailegatu zituen Jose Maria Artolak %6an²⁴.
- 1851ko irailaren 19an, Jose Maria Artola berak Adam Weudman-i beste 223.600 err. %5ean mailegatu zizkion²⁵.
- 1852ko martxoaren 30ean, Frantzisko Fanok 60.000 err. %5ean mailegatu zituen²⁶.

²⁰ Ibidem, 745 sorta, 330-345 orr.

²¹ Ibidem, 744 sorta, 561-570 orr.

²² Ibidem, 813 sorta, 913-916 orr.

²³ Ibidem, 815 sorta, 1503-1504 orr.

²⁴ Ibidem, 3233 sorta, 372-376 orr.

²⁵ Ibidem, 3367 sorta, 858-859 orr.

- 1853. urtean, hiru mailegu bederen egon ziren: otsailaren 22an, Korreos kaleko 61. etxean 77.000 err. inbertitu zituen Joakin Furundarena tolosarrak²⁷; apirilaren 6an, Euskalerriko dirudunen kapital-metaketa, 530.000 errealekoa %5ean, besteak beste, Iruñeko Zurbano eta Altzibar, Tolosako Borgasko markesa, Zegamako Artza, Segurako Maiora, Gasteizko Morga alarguna eta Fermin Furundarena Tolosako benefiziatuak²⁸, eta, uztailaren 13an, Oihal eta ehungintzako fabrika ondoan zegoen etxea erosteko Jose Maria Etxeberriari 59.599 err. %6an ordaindu zizkion²⁹.
- 1855eko maitzaren 26an, Larraulgo Jose Tapiak Frantzisko Fano tolosarrari 40.000 err. %3an mailegatu zizkion³⁰.
- Tolosako “La Esperanza” paper fabrikaren kapitala milioi errealekoa edo 250 akzio zortzi mila errealekoak izango ziren.
- 1866an, Beasaingo “Goitia y comp.” enpresako kapita honela osatu zuten: Domingo Goitiak 3.138.900 err., Jose Frantzisko Aranak 391.255 err. eta Usabiagaren ondorengoek 516.215 err., guztira 4.046.000 err.

Adibide horiek garbi eta argi uzten dute trenbidearen 144 milioko aurrekontuari aurre egiteko gaitasunik ez zegoela Herrialde osoan³¹. Bestalde, industriarik ezak, hots, lokomotora eta trenbideko materiala, esaterako, errailak egiteko gaitasun faltak Espainiako gobernuak kanpoko enpresari arantzel baimen osoak ematera bultzatu zuen. Beraz, kanpoko konpainiak Norteko Trenbidea eraikiko zuen, nagusiki atzerriko kapitala, materiala eta giza baliabideekin.

Zumarragako trenbideko obrak testuinguru zabalago batean kokaturik egon ziren. Madril-Olazti eta Irun-Beasain arteko trenbideari baldintza batzuk eta Olazti-Beasain zatiari tratamendu berezia eman zitzaion, lehen plano eta aurrekontuan agertu denez, desnibel maximoaren mugan egon, zailtasun tekniko eta geografikoak ere antzekoak izango baitzituen.

Goierriko obra haiek gatazkatsuak gertatu ziren. SGCME enpresak hasi eta amaitu zituen, esan nahi da konpainia kontzesionaria bakarra egon zela, baina bi etapatan banatua. Lehen aldi batean, 1858-1862 urteetan, enpresa txiki askoren artean banatu zituen obrak eta bigarren aldian, 1863-1864 bi urteetan, aipatu enpresa kontzesionariak hitzartutako kontratuak eten eta obra guztiak atzerriko EGC beste konpainiari eman zizkion, erdi buruturik zeudenak eta hasi gabeak, denak 1864rako amaitu zitzaizkion.

Aipatu bi alditan Zumarragako udaleremuko trenbidea eraiki zuten konpainia, kontratista, tekniko eta arduradunak eman dira ondorengo laukian.

Zumarragako trenbideko agenteak

Kontzeptua	Izena	Ardura edo eginkizuna	Urtea
Erakundea	SGCME	Trenbidearen kontzesionario	1858-1864
	EGC	Enpresa hobetsia	1863-1864
Ingeniaria	A.C.	Ingeniarien burua	1856-

²⁶ Ibidem, 3368 sorta, 159-160 orr.

²⁷ Ibidem, 3369 sorta, 100-110 orr.

²⁸ Ibidem, 193-200 orr.

²⁹ Ibidem, 283-284 orr.

³⁰ Ibidem, 3371 sorta, 266-267 orr.

³¹ Kultura Ministerioa, AAO, OP, 25/7029

	Letourneur		1864
	Lemarc	EGCko burua	1863-1864
Administraria	S. Boyer	Zumarragako ardura	
	M. Landarre		
	Gallard		
Notarioa	Eizagirre	Zumarragako notaritza	
Kontratista	Estevan Bergés	Eitzagako tunela	1858-1861
	F. Azkarraga	Eitzagako tuneleko Bergésen ordezkokoak	1858-1862
	A. Atxa		1858-1861
	Legaristi		1858?-1864
	Lete	Zumarragako obrak	1860
	J. Dessans		1858-1862
	J. Roche		1862
	C. Mitaine		1863
	B. Mendia		1864
	Pradines Anaiak		1858-1864
	J. Magnet		1865
	F. Ancel		
	A. Chaumeton		
	J. Texerand		1864
	B. Vernet		
	Juan Maria Artiz		1860-1864
	Marzelino Ugalde		
Bizente Zabala			
Harrobia	Atxibita	Trenbideko harria Zumarragan	1859-1864
	Egia		
Karobia	J.B. Monteberde	Karegilea	1861
Itzaina	F. Zangitu	Harri garraioa trenbidera	1860
	P. Aiertza		
	A. Azelai		1861
	J. Etxeberria		
	A. Iraeta		
	P. Basterrika		
	F. Iraeta		
F. Eizagirre			

Zumarragan lehen aldiko obrak, 1858-1862

Kronologia ordenean Zumarragako trenbidearen obrak deskribatu dira jarraian.

1858ko irailaren 1ean, Parisen, Ordiziatik Nafarroako mugaraino Norteko Trenbidea eraikitzeke xehetasunak erabaki ziren. SGCME erakundeak Gipuzkoako Diputatu nagusiari idatzi bat bidali zion, erabaki horren berri emanez. Besteak beste, bi erakundeen arteko lehengo hitzarmenak berretsi, Kubatik GFAak espero zituen akzioak jasotzeko epea zortzi hilebetean luzatu eta SGCME arduratuko zen Zumarragatik Nafarrorainoko trenbidea eraikitzeaz³².

Irailaren 12an, SGCME erakundearen izenean, Burgostik C Letourneur ingeniariaren buruak hogeita bi obraren zehaztapenak adierazi zituen³³. Eitzaga tunela eta 566-567 bi km-ak Estevan Bergés kontratistak 1.436.274 err. hartu zituen. Bergés-ek, ordea, beste kontratista batzuen ardurapean utzi zituen, %ko portzentaia bat eskuratuz. Aurrez hark Gasteizen Frantzisko Azkarraga eta Antonio Atxa gazteitarrekin elkarte bat osatua zuen³⁴. Obrak gasteiztarren eskuetan uzteaz gainera, 30 bagoi milana err. balio zutenak eman zizkien, aurrerantzean obren ardura osoa eskuratu zuten, baina diru-kontuen %10ekin bera geratuko zen. Diru-garbiketak egiteko bitartekariak ipini zituzten, Bergés-ek Oazurtzako Eujenio Ruyband eta gazteiztarrek Gregorio Atxa, haiek adostasunera iristen ez baziren beste konponbide bat aurrez ikusi zuten³⁵.

Bergés-ek hartutako obren esku-aldaketak, 1859-1864 urteetan

Hasiera-hasieratik Bergés-ek Zumarragako lanak beste batzuen eskuetan uztea prometatutik zeukan. Hori frogatuko dute ondoren adieraziko diren hitzarmenek: 1859ko otsailaren 18an, Jose Ramon Legaristi urretxuarra eta Pedro Lete gasteiztarrek elkartean sartu ziren, %4a ematekotan³⁶; 1860ko ekainetik azarora bitartean lau hitzarmen gauzatu zituen Legaristik eta, azkenik, 1860ko uztailaren 9ko behin betiko hitzarmena burutu zuten Azkarraga, Atxa eta Legaristi bazkideek, aurrekoak ezabatuz. Loidiko errepide berria, Eitzaga tunel eta lubakietan egindako zenbait lanen diru-garbiketak eztabaidatu eta erabakiak hartu zituzten goian aipatuek elkarrekin. Legaristik elkartea utziko zuen, 60.000 err. jasotzekotan eta bera arduratuko zen Pedro Leterekikoak egiten. Gainera, Bernardo Mendiarengandik 35.980 err. jasoko zituen, Loidi ondoko errepide berria desbideratzeagatik. Legaristi eta Lete egindako lan guztiak kitatzeko lau epetan ordainduko zitzaizen zegokien kopurua³⁷; uztailaren 9an, Juan Maria Artiz Zumarragako sendagilea, Marzelino Ugalde eta Bizente Zabala ere taldean sartu ziren; 1860ko uztailaren 11n, Atxa osasun arazoak zirela bide elkartetik atera egin zen, baina, 1861eko azaroaren 9an, bi baldintza jarri zituen, bata diru-kontuen %2'5 jasotzea eta bestea 12.000 err. mementuan³⁸, eta, 1864ko martxoaren 20an, Juan Maria Artizek Bernardo Mendiari bere ardura guztiak eman zizkion 20.000 errearen truke³⁹.

³² ZUA, D,6,1,11. Aipagarri da Antonio Pradak idatzitako artikulua. Ibidem, 1698-7. Zumarragako lubakia, 1996an estalia zela bide, "La construcción del camino de hierro del Norte en Zumarraga, la Trinchera" izeneko artikulua idatzi eta, 1997an, argitaratu zen, non xehetasun interesgarriak dauden.

³³ ZUA, D,6,1,11

³⁴ GPAH 1/4693, 157-159 orr. Gero ikusiko dugunez, Jose Ramon Legaristik bere burua ere bazkide zela aitortuko du.

³⁵ Ibidem, 1/4694, 499-500 orr.

³⁶ Ibidem, 1/4693, 151-153 orr.

³⁷ Ibidem, 1/4695, 271-276, 299-304 eta 479-482 orr.

³⁸ Ibidem, 1/4697, 572-574 orr.

³⁹ Ibidem, 1/4701, 247-249 orr.

1859ko maiatzaren 30ean, Zumarragako Antonio Alzolak Julio Capgras kontratistari Atxibita baserriko harrobia errentan, 30.000 errealean, eman zion trenbideko lanak irauten zuten bitartean⁴⁰.

Uztailaren 30ean, Sagastizabal baserrian egindako hitzarmena aipatu zen eta eztabaidatzen zen puntua hauxe zen: Zumarraga-Ezkioko tunelak egiteko hitzarmenean ea zenbat sinatzaile ziren. Jose Ramon Legaristik E. Bergés, Azkarraga, Atxa eta bera lau aitortzen zituen bezala, Bergés-ek ukatu egiten zion sinadura hura⁴¹.

Abuztuaren 17an, Jose Ramon Legaristik Urretxun bizi zen Julio Capgras kontratista frantserarekin Egia baserriko harrobia errentan eman zion, gurdika kare 34na err. ordaintzekotan⁴². Julio Capgras-ek karea eten gabe egiteko labea eraiki zuen eta Hernanitik karobira 400 kintal harrikatz garraiatzeko hitzarmena sinatu zuen, abuztuaren 18an, Ormaiztegiko Manuel Elgarresta itzainarekin⁴³ eta, urriaren 26an, berriz, Antonio Alzelai eta Juan A. Pagola bi itzainekin beste hitzarmen bat egunero bost gurdika harrikatz eramateagatik 28na err. jasoko zituzten⁴⁴.

Azaroaren 14an, Pedro eta Francisco Pradines kontratista anaiak ere Zumarragan hitzarmenak egiten zebiltzan. Zumarragako Elizaberri ermita errentan hartu zioten Udalari, hark enkantean jarri ondoren. Hiru hilebetero 1.500 err. aurreratuko zuten errentan⁴⁵.

Abenduaren 2an, SGCME enpresak Zumarragako Jose Maria Iarzari soroa 14.634 err. errentan ordaintzekotan hartu zion, trenbideko lur-hondakinak bertan botatzeko⁴⁶.

Abenduaren 11n, trenbidearen eraikuntzan, igandetana lana egiteko baimena eskatu zen. Zumarragako Antonio Atxak alkateari Zumarragako Egibideko obrak bukatzeko igandetana lana egiteko baimena eskatu zion. Horretarako bi arrazoi ageri dira: neguko eguraldi txarra eta lanak amaitzeko epe laburra. Handik hiru egunera alkateak Gobierno Zibilera idatzitako eskutitz batean gai bera ageri da ZUAko dokumentuetan eta, abenduaren 27an, Iruñeko gotzaindegitik baiezko baimena iritsi zen Zumarragara, lana egin zezaketen, baina, meza entzun ondoren⁴⁷.

1860ko martxoaren 9an, Arraseta harrobiko harria erabiltzeko beste hitzarmen berri bat egin zuten Capgras eta Bergés kontratistek Legazpiko Prudentzio Urzelai, Jose Migel Guridi eta Simon Berasategi harginekin. Harria, 1.500 m³ harlandu neurri jakinekoa, m³ bakoitza 120 err. eta tamainura iristen ez zirenak 93 err. ordainduz, Zumarraga-Ormaiztegi arteko tuneletan erabiliko zen⁴⁸.

Apirilaren 10ean, Eizaga auzotik tuneletara hondarra, karea eta harria garraiatzea hitzartu zuten Juan Bautista Monteberde eta Alzelai aita-seeekin⁴⁹; 12an, beste hitzarmena Joakin A. Sagastizabalarekin materiala non utzi zitekeen⁵⁰ eta 24an,

⁴⁰ Ibidem, 1/4694, 485-486 orr.

⁴¹ Ibidem, 560-561 orr.

⁴² Ibidem, 1/4694, 602-604 orr.

⁴³ Ibidem, 667-668 orr.

⁴⁴ Ibidem, 732-733 orr.

⁴⁵ Ibidem, 1/4693, 1-4 orr.

⁴⁶ Ibidem, 3/2859, 776-780 orr.

⁴⁷ ZUA, D,6,1,12. Karpeta berean gordetzen dira eskutitza horiek, gainera, bada beste eskutitz bat, 1868-05-14koa, non, 1858an emandako baimena oroituz, zera eskatzen zitzaion alkateari N.T.ko langileei igandetana meza entzunarazteko.

⁴⁸ Ibidem, 1/4695, 148-151 orr.

⁴⁹ Ibidem, 181-182 orr.

⁵⁰ Ibidem, 184-185 orr.

Zumarragako Inazio Altzolak %1ean 70.505 err. mailegatu zizkien Pradines bi anaiei, urriaren 25ean itzultze epearekin⁵¹.

Maiatzaren 8an, Legazpiko Lakiola harrobian Pradines anaiei harria ateratzea debekatu zitzairen eta Bergés kontratistak herriko alkateari debekuaren arrazoiak eskatu zizkion⁵². Bergés kontratistak, urriaren 21ean, Legazpiko Masukariola baserri ondotik harria Egibide eta Eizagara garraiatzeko hitzarmena egin zuen Legazpiko Gregorio Zaloña, Urretxuko Simon Izagirre, Zumarragako Frantzisko Zangitu eta Pedro Aiertza itzainekin⁵³. Pradines anaiek, azaroaren 25ean, Elizaberri ermitaren errendamendua luzatu zuten Udalarekin, urtean 1.500 errealean eta, abenduaren 13an, Idiazabalgo Jose Bautista Berasategiri 24 m³ bago ohol bakoitza 270 errealean erosi zioten⁵⁴. Bestalde, Bergés-en ardurapean Egibideko lubakian Asensio Juanbeltz sobrestanteak lan egin eta 4.000 err. eskatu zion⁵⁵.

1861eko apirilaren 12an, Pradines anaiek Eitzaga, Olazabarren eta Erizmendi tuneletako hondarra eta karea garraiatzeko hitzarmen aldaketa gauzatu zen Pedro Bergaretxe, Domingo Lizarralde eta Frantzisko Ibarguren itzain berriekin 18 err. m³ bakoitzeko. Aurreko beste hitzarmen bat, berriz, Antonio Azelai, Andres Iraeta, Julian Etxeberria eta Frantzisko Biainek egina zuten, 1860ko abuztuaren 21an⁵⁶.

Maiatzaren 19an, Julio Capgras kontratistak Mendaras harrobitik Egibide eta Loidiko lubakietarako harria garraiatzeko beste hitzarmen bat egin zuen hainbat itzainekin, hau da, Legazpiko Gregorio Zaldua, Jose I. Alberdi, Juan Zabaleta, Frantzisko Zabala eta Jose A. Murua eta Urretxuko Simon Izagirrerekin. Egia Altzolaren harrobiko harria ere hartu zuen J. Capgras-ek gero errepideak egiteko saldu zien beste kontratista batzuei⁵⁷. Zumarragan herri barruan ere aldaketa haundiak egingo ziren, ibaiaren ibilbidea aldatu, errepide eta iturri berriak jarri, pelotalekua bota... Bernardo Mendia alkateari, maiatzaren 22an, pelotalekua besterentzeko baimena eman zioten herritarrek⁵⁸ eta, hilabete beraren 27an, Jauregi etxearen suntsipena onartu zen⁵⁹.

Ekainaren 4an, Michel Ladarre Goillard Norteko Trenbidearen Zumarragako buruak, egunero 9 err. ordainduz, herrigunean egoitza hartu zuen, Altzola izenekoa. Etxe berria Altzolarena zen, bigarren solairua eta etxebehea alokatu zituen hiru hilebetero ordaintzekotan⁶⁰.

Abenduaren 3an, Zumarragako lehen zutoinetan, trenbidean bagoietan materiala garraiatzeko hiru itzain hartu ziren: Frantzisko izeneko Iraeta, Izagirre eta Zangitu⁶¹.

1862. urtea: Zumarragako errepide berria, Zubi-berri eta Loidiko iturria

Norteko Trenbidearen eraikuntzan urte hau oso gogorra izan zen Ormaiztegi-Zumarraga aldean. Pradines anaia kontratistek egindako lanak SGCME erakundeak ez zizkion ordaintzen. Gallard ingeniariak onartu bai, baina, dirurik ez zeukala eta, kontratista bere langileen lansariekin ezinik zebilen. Azpeititik, 1862ko uztailaren

⁵¹ Ibidem, 1/4695, 199-200 orr.

⁵² LUA, 341-8

⁵³ GPAH, 1/4695, 472-473 orr.

⁵⁴ Ibidem, 531 eta 553-554 orr.

⁵⁵ Ibidem, 1/4695, 568 orr.

⁵⁶ Ibidem, 211-212 orr.

⁵⁷ Ibidem, 316-317 orr.

⁵⁸ Ibidem, 276 orr.

⁵⁹ Ibidem, 297 orr.

⁶⁰ Ibidem, 298-299 orr.

⁶¹ Ibidem, 596-597 orr.

Sean idatzitako karta batean Korregidoreak Zumarragako alkateari kontratistaren alde ateratzeko eskatu zion, berak ezin zuela eta⁶².

Zumarragako erdigunean trenbideak eragin bortitza kausatu zuen. Trengeltokia eta Eitzaga tunela bitarteko lubakiak sortu zituen aldaketei buruzko informazioa da: zubi aldaketa bat, errepede berria eta urez herria hornitzen zuen Loidi iturria hondatu zuen trenbideak.

Zumarragan Eitzaga tunela egiteko lubakia iriki zenean, Loidi iturria eta baserria hondatu ziren: “. . . la casa llamada Loidi cuyo edificio desapareció con motivo de la construcción de las obras de la via ferrea del Norte”⁶³. Udalak, beste inoren zain egon gabe, bere aldetik lehen bait lehen auzoari edateko ura jartzeko urratsak eman zituen:

- 1862ko martxoaren 29an, Santiago Sarasolari aurrekontua eginarazi, enkantean jarri zuen, apirilaren 21ean, eta Azpeitiko Juan Oiarzabalek 72.900 errealetan hartu zuen.
- Urte berean Iparragirre etorbidean, parrokiaren aurrean eraiki zen Iturri-berri izenekoa. Agirrebengoa eta Uribarren ongileen omenez, 1862, dio Zumarragako iturripeko epigrafeak.

Dena dela, interesgarria da aurrekontuan ageri diren zenbait xehetasun hona ekartzea. Aurrekontuak sei atal ditu:

Bost kontzeptutan sailkatutako bi iturburuetakoa obrak	1.201 err.
Hamabi kontzeptutan sailkatutako zanga eta hoditeria	51.506 err.
Sei kontzeptutan sailkatutako erregistroa	1.250 err.
Hamabi kontzeptutan sailkatutako iturriaren eraikuntza	9.947 err.
Arropak garbitzeko arraska, harlosak eta estalpeak	13.983 err.
Badaezpabadako kopurua	2.500 err.
Batura	80.387 err.

Baldintza teknikoak, berriz, oso zehatzak eta luzeak, denetara 19ra iritsi ziren. Obraren kalitate eta berme osoa eskatzen zitzaion egileari⁶⁴. Iturri-berriko epigrafearen arabera, bi ongileri esker eraiki zen iturria. Parisen bizi zen Jose J. Uribarrenen emaitza soilik aurkitu da, hain zuzen, iturria egiteko 14.000 franko utzi zituen bere testamentuan⁶⁵. Norteko Trenbideak ere zerbait kitatu zion Udalari egindako kalteengatik. Horrela ageri da Jose Maria Aseginolazak, 1864ko urtarrilaren 26an, Idiazabaldik Galland ingeniari idatzitako eskutitzean⁶⁶. Zentzu berean, SGCME elkartearen izenean, Martin Urreiztietak alorrak erosi eta 1.913 eskudo Zumarragako Udalari eman zizkion⁶⁷.

Bestalde, SGCMEk bere aldetik zubi zaharraren ordeez berria eta errepede berria bere kabuz egin zituen.

Halare, Zumarraga ez zegoen SGCMEk egindakoarekin guztiz ados eta onura gehiago ateratzeko esperantzan Udalak aholku teknikoa eskatu zion Elorrioko R. Zabala arkitektoari herrigunean trenbideak egindako kalteen gainean. Hark, 1863ko maiatzaren 22an, “Problema, ó reclamaciones y obserbaciones por parte de la Villa de Zumarraga á la Compañía de ferrocarril” izeneko txostena eskaini zion. Zubi-berri eta errepede berriaren eraikuntza onartu eta bere abantailak aipatu ondoren, Zumarragako lubakiak 8-9 zutoinetan, hots, parrokiaren ondoan hondatutako bideen

⁶² ZUA, D,6,1,12

⁶³ GPAH, 1/4709 sorta, 227 z.

⁶⁴ Ibidem, 1/4698 sorta, 305-314 orr.

⁶⁵ Ibidem, 1/4695 sorta, 384-585 orr.

⁶⁶ ZUA, D,6,1,23

⁶⁷ GPAH, 1/4706 sorta, 193-194 z.

arazoa aztertu zuen, teileria, baserri eta Arginzaoko bidearen ordezkapentzat trenbide gainean zubi bat eskatuz.

“... no solamente es exclusivamente necesaria y util á sus vecinos sino en mucho mayor escala á la misma Compañía del ferrocarril del Norte, porque la falta de agua en ese punto de tanta afluencia de Directores y Trabajadores de la Víaferrea, hubiera motivado un aumento de jornales ó de gastos generales de la misma siempre que hubiera tenido que hacerlo por aguaderos á su cuenta, y tal vez no pudiendo, aun en este caso con las aguas de la actual fuente y de la estinguida de Loidi”⁶⁸.

Goierri eman ziren urratsak EGC enpresak obrak hartu aurretik

1862ko udaberrian, M. Lavelley, EGC enpresako burua eta Lemairc bi ingeniariak Olazti-Beasain artean trenbidean egiten ari ziren lanak ikuskatu zituzten. SGCME enpresaren proposamen bat hartu zuten, uztailearen 28an, eta irailaren 6an, “MM. Ernest GOUIN & Cie contre la COMPAGNE DES CHEMIS DE FER DU NORD DE L’ESPAGNE” izeneko txostenaren arabera, Parisen bi erakunde frantsesen arteko hitzarmena sinatu zen, non besteak beste Otzaurte-Igartza arteko obrak EGC enpresaren esku utzi eta bi erakundeek onartutako baldintzak ageri diren.

“C’est dans ces circonstances que fut rédigé et signé le marché du 6 septembre 1862.

Son premier article est ainsi conçu:

MM.E.Gouin et Cie, après avoir pris connaissance des projets dressés par les ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord de L’Espagne, pour la section d’Olazagoita à Béasain, sur une longueur de 46 kilomètres environ, prement l’engagement d’exécuter à forfait, à leurs périls et risques et conformément aux plans, profils en long et en travers ci-annexés, tous les travaux quelconques, travaux d’art, terrassements, déblais, remblais, assainissements, consolidations, prévus et imprévus, restant à faire, de quelque nature et de quelque importance qu’ils soient, à exception de la partie centrale du souterrain d’Oazurza faissant l’objet d’une entreprise adjudagée aux sieurs Pradines frères, et les avoir entièrement terminés et mis en état de réception par l’ingénieur du contrôle du gouvernement espagnol au 1^{er} juillet 1864, moyennant la somme de 102,910,00 réaux veillon, au change de 19 réaux pour 5 francs”⁶⁹.

1862ko urtea amaitu baino lehen, enpresaren zenbait arduradun eta langilek Zegaman eta Zumarragan egoitza ipini eta hitzarmen andana sinatu zuten. Urriaren 1ean, Zumarragako pelotaleku ondoan, Sarasuanea Carlos Lemairc EGC enpresako ingeniari buruak bi urterako alokatu zuen 3.600 errealean eta, hilabete bereko 28an, Frantzisko Lizarralde Gurutzealdeko Elizoste hiru urterako errentan eman zion. Gustavo Warman ere Zumarragan jarri zen eta berari buruz hauxe dago idatzirik.

“Gustavo Warman Gefe de oficina de la casa de los Señores Ernesto Govin y compañía de Paris establecido en esta villa de cuyo destino y domicilio doy fé y dijo: que con motivo de haber sido anteriormente Empleado de la Gran Sociedad de caminos de hierro Rusos...”

Warman-ek botereak eman zizkion Parisko lagun bati lehengo Errusiko bere diru-kontuak amaitu zitzaizkion⁷⁰.

Azaroan, EGC enpresak beste hiru hitzarmen egin zituen: 2an, Urretxuko San Sebastian ermita ondoan, tailer bat jarri nahi zuen, trenbideko materiala lantzeko urtean 1.200 err. ordainduz, gainera, epea amaitzean Udalaren esku geratuko zen⁷¹; 7an, Urkiolako alorrak materialak gordetzeko hartu zituen urtean 1.060 err.

⁶⁸ ZUA, D,6,1,15.

⁶⁹ OUA, 128-IV. 1. kaxa, 3. eranskina: MM. Ernest GOUIN & Cie. . .

⁷⁰ GPAH, 1/4699, 795-797 orr.

⁷¹ UUA, D,6,1,2. Udalak, 1865/11/23an, tailerra uzteko eskatu zion EGCri, epea amaitu baitzen.

ordaintzekotan eta, 28an, Loidi izeneko alor bat 9 areakoa adreilua egiteko hartu zion 255 errealean Legazpiko Juan Mantxolari⁷².

Abenduan beste bi hitzarmen gauzatu zituen: bata 2an, Zumarragako Elisosten 148 postura adreilua egiteko eta 12 postura Loidiko bidea desbideratu eta txabolak egiteko erosi zizkion A. Zalduari posturako 90 err. ordainduz eta, bestea 15ean, Inazio Belamendia, Jose A. Elizegi eta Jose Zufiriari Ezkioko Beotegiko harrobiak errentan hartu zizkien m³ harria erreala ordaintzekotan⁷³.

EGC erakundearen 1862ko jokabideak C. Letourneur ingeniariaren buruak zeukan susmoa guztiz frogatu egiten du, ordura arte zeuden hitzarmenak eten eta aipatu enpresari trenbidearen akabera ematea Parisen erabakia zutela.

C. Letourneur-ek, 1862ko abenduaren 27an, hitzarmenei zegokienez, urrats berriak eman zituen, garai hartako planoak lehen aztertu direnean, batzuk aipatu dira. Orain, beste bat adieraziko da. Olazti-Beasain bitarteko obrak eraikitzeke baldintza plegu berriak idatzi ziren, 1862an, trenbideko lubakiak mendi malkartsuetan egiteko baldintza tekniko berriak ezarriz. Lubizi eta euriaren erasoak saiesteko, mendiari eta bere ebakerei eman behar zitzaien tratamendua, pendizen tamainuak, ubide, estolda etabar arautu zituen. Halaber, hormak, murrak eta eskoilerak egiteko araudia ezarri zituen hamahiru itenetan.

SGCMEk hitzarmenak eten zituen: haiek eteteko aitzakietako bat enpresen istripuak erabili zituen. Egia da lehen etapan, Goierri istripu ugari suertatu zirela trenbidea eraiki zenean. Zumarragan, ordea, aipatu data aurretik hildako bakarra Felix Racher frantsesa aurkitu da, hain zuzen, 1861eko ekainaren 3an hildakoen agirietan dagoena⁷⁴. Gero, 1864an, Eizaga tunelean, harri kaskarra zabaltzen ari zirenean, tunelaren zati bat erori zen hiru langilek istripu bat izan zuten Vicles 346 treneko makinista baten erruz⁷⁵ eta, 1865eko urtarrilaren 8an, Jorge Uriondo trenak hil zuen, baina beste istripurik ez da ageri⁷⁶.

Zegamako Oazurtza tuneleko Pradinez anaien hitzarmena ezik beste guztiak eten zituen SGCME elkarte kontzesionarioak eta horretan eginkizun berezia eman zitzaion Zumarragako alkateari. Donostiako Gobierno Zibiletik aipatu alkateari arazoarekiko informazioa eskatu zitzaion, SGCME enpresa eta Larroquen arteko hitzarmenaz eta bera eteteko arrazoiez. Gainera, 1863ko irailaren 20an, antzeko beste eskabidea eta, urriaren 23an, Ollivier-ek zera erantzun zuen Gobernura: eskatzen zen hitzarmena Donostiako Norteko Trenbideko bulegoan zegoela⁷⁷. Hilabete bereko 25 eta 30ean, hogeit eguneko epea emanez, Leon Seurat-ek Frantzisko Ollivier-i egindako eta amaitu gabeko lanen kontuak aurkezteko eskatu zion. Hark dokumentuak datarik ez zeramala eta hurrengoan frantsesez idazteko erantzun zion. Bi oharrak lekuko ezberdinek sinatu zituzten⁷⁸.

Zumarragan EGC enpresaren obrak, 1863-1864

1863ko martxoaren 7 eta apirilaren 11ko bi eskutitzetan, Donostiatik Zumarragako alkateari Valladolid-eko eskabide bat iritsi zitzaion, Norteko Trenbidea eraikitzeke teileria baten premia eta hura kokatzeko lurrak aipatuz⁷⁹. Zumarragan teileria

⁷² GPAH, 1/4699,, 853-854 eta 870-872 orr.

⁷³ Ibidem, 878-880 eta 914-915 orr.

⁷⁴ DEAH, M383

⁷⁵ Ibidem, D, 6,1,24

⁷⁶ DEHA,

⁷⁷ ZUA, D,6,1,20

⁷⁸ GPAH, 2,3965 sorta, 126-129 eta 2/3615 sorta, 1 or.

⁷⁹ ZUA, D,6,1,13

trenbidearen ondoan kokatu eta EGCre ardurapean lan asko egin zuen trenbiderako eta beste hainbat behar asetzeko. Horrela, Zumarragan bizi zen Frantzisko Bance teilegileak, besteak beste, bi urtetan adreilu-ekoizpen hauek izan zituen:

- 09-30ean, “Romorain y cia” enpresari 1.200 adreilu 191 errealean.
- 11-2an, berari 3.250 adreilu 518 err.
- 11-4an, Bizente Zabala urretxuarrari 92.000 adreilu 9.200 err.
- 11-12an, Torre izeneko konpainiari 1.000 adreilu 159 err.
- hurrengo urteko urtarrilaren 16an, berriz, Bizente Zabalarari 136.000 adreilu saldu zizkion 16.200 errealean⁸⁰.

Maiatzaren 22 eta 28an, Santiago Boyer Zumarragako buruak eskaturik, Migel Izagirre bertako notarioak bi txosten idatzi zituen, beraz, Gabiriako istripua gertatu aurretik⁸¹. Zumarragako lubakian ere bazegoen arriskurik, txostenetan zioenez. Arrisku handiko lanak ziren 24 zutoin ondokoak, trenbidearen maldak sakontasun gehiago eskatzen zuen eta. Aldapa handiko pendizean lanean ziharduten eta, euria egiten zuenean, lurra oso mugikorra zenez, luiziak noiznahi gauzatzen ziren. Zumarragako zutoin haietan, Larroque kontratistaren ardurapean Alexis eta Isidoro Grasset subkontratista ari ziren lanean⁸². Orduan, Julio Galland-ek 568'30-568'50 km edo 23, 24 eta 25 zutoinetako obrak erdi eginak uzteko agindu zion Grasset-i. Agindu hori, abuztuaren 21ean, lanera itzuli zenean, eman zitzaion. Hark, lehen momentuan kexatu bazen ere, obrei buruzko inbentarioa hurrengo egunean onartu egin zuen. Carlos Mitaine kontratista berriak jarraitu zituen obrak⁸³.

1864ko urtarrilaren 16an, EGCK Zumarragako lehen tunelera harria garraitzeko hitzarmena egin zuen Jose Agustin Egaña, Jose M. Guridi, Jose A. Zubia eta Ramon Azkue hargin, itzain eta harrobi-jabeekin eta beste hitzarmen batean, Frantzisko Andueza eta kideek balastroa eramango zioten⁸⁴.

Apirilaren 20an, Zumarraga tuneleko obrak eskuz aldatu ziren, Juan Maria Artiz Alzola medikoak Bernardo Mendiaren eskuetan utzi zituen, berari 20.000 err. ematekotan⁸⁵.

Maiatzaren 16an behintzat, GFAn Ramon Lizartzaburu diputatu nagusia eta Julio Galland trenbideko arduradunaren artean desadostasun nabarmen bat egon zen hiru arlotan. Hirugarren arlo hura honetan zegoen: Zumarragako Eitzaga tunelaren ahoko kalteak ezin ziren tasatu amaitu gabe zeudelako anartean. Zumarragako parrokiatik trengeltokira eta handik Urola ibaia zeharkatuz errepide nagusiko desbideratzea SGCME bere kontura eraikitzen ari zen. Diputatu nagusiaren iritziz errepide berria bi muturretan ondo txertatu behar zen lehengoarekin. Trenbideak nozituko zituen obra guztien gastuak, beragatik eraiki baitziren. Baina, bi aldeak ez ziren ados jarri⁸⁶.

Irailaren 20an, Juan Texerand kontratistak Zumarragako lubakia amaitzeko Fernando Etxeberria lankidetzan hartu zuen⁸⁷.

2.3. Norteko Trenbidea inauguratu ondorengo zenbait arazo, obra eta haien berri

⁸⁰ Ibidem

⁸¹ ZUA, E,14-09-1863

⁸² Ibidem, D,6,1,18

⁸³ Ibidem

⁸⁴ Ibidem, 1/4701, 72-74 eta 162-163 orr.

⁸⁵ GPAH, 1/4701, 247-249 orr.

⁸⁶ UUA, D, 6,1,1

⁸⁷ GPAH, 1/4701, 666-667 orr.

Trenbidea presaka inauguratu zenez gero, arazoek, obrek eta kexek luzaroan jarraitu zuten. Anartean, trenbidea erdi burututik zegoen. Zumarragan eta Beasainen bakarrik nolabaiteko trengeltoki berriak eraiki ziren, babes haundiegirik gabeak. Zumarragako trengeltokia Madril-Irun errepidetik aparte geratzen zen. Trenbideak herri, auzo eta baserrietako bide andana ebaki zuen. Konponbideak berandu iritsiko ziren. Herri guztietan arazoak eta kexak etengabeak izan ziren, baina, Zumarragakoek aparteko garrantzia izan zuten.

Trenbideko polizia: Zumarragako trenbideko poliziaren helburu nagusia kanpoko pertsona eta animaliei trenbidean eta trengeltokian sartzea debekatu eta bertako langile eta ibiltariak defendatzea zen eta Donostiatik, 1864ko azaroaren 9an, alkateari poliziak izendatzeko agindua iritsi zitzaion. Ikusi eranskinean, gobernadoreak, uztailaren 28an, zabaldu zuen trengeltokietako polizien arautegia. Aipatu polizien jokabidearekin ezin zuen edonork merkantziak jasotzera trengeltokira sartu eta jokabide haren aurrean Oñati, Bergara, Urretxu, Soraluze eta Azpeitiko enpresarioek, hau da, Pablo Iraolagoitia, Basilio Fernandez, Antonio Bonba, Pablo Adon, Jose I. Arsuaga eta gehiago kexatu egin ziren, beren garraioak egiteko gurdiak geltokian sartzen uzten ez zitzaielako⁸⁸.

Zelaikoa eta Urretxu-Zumarraga bi herrien muga aldaketa: Trenbideak Urola ibaiaren meandroa kendu zuen, aipatu bi herrien udaleremu eta mugak aldatuz⁸⁹. Auzi korapilotsu eta luzea izan zen, 1858an hasi eta XX. mendean amaitu baitzen. Ibai aldaketa hartan Urretxuk eremu gehiago galdu zuen Zumarragak baino, gainera, geltokia Zumarragan oso-osorik kokatuko zen. Aldaketak Zelaikoa eta Jauregi errotan gauzatu ziren. Hori egin aurretik, Urretxuk eremu aldaketa mugarritu nahi zuen, baina, SGCMEk bereahalako batean egin zituen egin beharrekoak. Planoak eta eremuak neurtzeko adituek parte hartu arren, bakoitzak bereari eutsi zion.

Zelaikoa Urretxukoa zen eta Jose A. Alberdi jabeak eraikuntza eta alor batzuk SGCMEri saldu zizkion eta bere beste alorrak Urolaren eskuin aldean, Zumarraga aldetik geratu ziren, Urretxutik urruti aldendurik. Alberdik administratiboki bere jabetza Zumarragara pasatzea eskatu zuen. Urrats horrek arazoa oraindik gehiago katramilatu zuen. Auzia hain setatsua eta luzea gertatu zen, ze, 1892an, Madrilgo Gortean Zelaikoa Urretxutik segregatu zen eta, XX. mendean, bi herrien mugariak ezarri ziren.

Eitzaga tuneleko obrak, 1865: Juan Magnet, Francisco Ancel eta Andres Chaumeton hiru kontratistek, 1865eko urtarrilaren 10ean, Zumarragako Eitzaga tunela eta ondoko obrak amaitzea hartu zuten eta handik gutxira, 26an, Magnet-ek Bautista Vernet-en eskuetan bere partea utzi eta Frantzira joan zen⁹⁰. Goierriko zenbait dokumentu eta erroldatan ageri denez, 1864an, trenbidea inauguratu arren, kanpoko langilek lanean jarraitu zuten.

Zumarragako Artiz lantokia eta Norteko Trenbidea, 1860-70 hamarkadetan: Garai haietan, Norteko Trenbidea eraiki zenean, bazen Zumarragan orrazi eta zumezko altzariak egiteko lantoki bat, hau da, Artiz-en lantokia. Bere kokapena Zumarragako tren-geltoki ondoan zegoenez, obrak egiteko baimena behar izaten zuen. Hura lortzeko ahaleginetan ibilitako zazpi eskabide aipatuko dira. Zumarragako dokumentu haiek beste hainbaten aipamena daramate. Artiz-ek bi etxe zituen tren-geltoki ondoko (8. zutoineko) pasonibelean. Zortzi bat metroko tartea

⁸⁸ ZUA, D,6,1,25

⁸⁹ Prada, Antonio, 1987, *LOS LÍMITES ENTRE ZUMARRAGA Y URRETXU. PROBLEMAS HISTÓRICOS*, ZUA, C-5-I-1-9. Apunte interesgarriak dira xehetasun guztiak jaso ahal izateko.

⁹⁰ GPAH, 1/4702, 68-69 orr.

zeukaten biek eta, hura estaltzeko baimena lortuz gero, lantokiaren hedapena zetorkien.

1861eko abenduaren 29an, Gasteizko eskutitz batean, Norteko Trenbideko buruak alkateari erantzuna eman zion. Lantokiaren lehen aipamena bertan egin zen, gainera, trenbidea obratan anartean zegoelarik. Aurrez, abenduaren 4an, Juan Mari Artiz urretxuarrak Donostiako Obra Publikoetako baimena lortua zuen.

1865eko apirilaren 27an, Madrildik Zumarragako alkateari egindako karta batean zera ageri da: Norteko Trenbide ondoko etxeek su hartzeko arriskua aurreikusi eta neurriak jartzeko, aipatu etxeetako plano topografikoa eskatu zitzaion Udalari, trenmakinek inguruko etxeak kiskaltzeko beldur ziren nonbait.

1865eko maiatzaren 22ko eskutitzean, Madrildik Zumarragako alkateari egindako beste eskutitz batean, geltoki ondoan aroztegi bat zegoela ageri da. Artiz familiak hamar bat urte beranduago baimena lortu gabe zeukan. Bigarren aldi hartan, Justo Artiz semeak, 1876ko abuztuaren 2an, berriro Zumarragako alkateari eskaera bera egin zion, bi etheen tartea estali eta lantokia haunditzea, alegia. Bi egun beranduago, honako eskutitz adierazgarri hau idatzi zion Jose Maria Epelde alkateak Gasteizko Norteko Trenbideko buruari.

“Alcaldia de la Villa de Zumarraga. (Zumarragako sigilua)

Al remitir á V. la solicitud que con fecha de 2 del corriente ha tenido á bien presentarme el Sr. Dⁿ. Justo de Artiz vecino de esta villa, pidiendo autorización para ejecutar una obra que tiene por objeto unir dos edificios situados, uno de otro á ocho metros de distancia, y frente del paso á nivel del piquete n^o 8 en jurisdiccion de esta villa con las demas particularidades que se espresan en la misma solicitud, debo manifestar á V que por mi parte no encuentro inconveniente alguno en acceder á la peticion del Sr Artiz; por el contrario deseo vivamente que se lleve á efecto la obra proyectada, tanto porque en nada perjudica á la via ferrea, como porque es una mejora local que tiende palpablemente á desarrollar la industria fabril, de que han de recibir muchos beneficios la Empresa del ferro-carril y tambien esta villa; por cuyos poderosos motivos suplico á V conceda de su parte la autorizacion que solicita el referido Sr Artiz, y que ademas ponga un informe favorable para sus Jefes superiores gerárquicos á quienes competa consientan en la realizacion de tan plausible idea; y espero del celo, actividad y benevolencia de V accederá á lo que se pide, con la brevedad que requiere el caso.

Dios que á Vnsa.

Zumarraga 4 de Agosto 1876. El Alcalde, Jose M^a Epelde. (Errubrika).

Sr. Filion Gefe de seccion del ferro-carril del Norte. Vitoria”⁹¹.

Azkenik, 1876ko irailaren 9an, Zumarragako alkateari zuzendutako eskutitz batean Artiz-en lantokiko obrak eraikitzeko baimena eta onespina etorri zen Madrildik.

Zumarragan berealdiko kexak, 1863-1874: Elorrion, 1863ko maiatzaren 22an, R. Zabala adituak, Zumarragako Udalak eskaturik, Norteko Trenbideak eragindako kaltei buruzko txosten zehatza, “borrador” deitua gauzatu zuen. Txostenaren xehetasunetan gelditu, Zumarraga herrian trenbideak sortu zuen lubakia eta bere ondorio luzeak adieraztea komeni da, aldaketa sakonak bertan eman baitziren.

Zabala adituak, Udalak eskaturik, lehenik txostenaren helburua finkatu zuen, hau da, “despues de enterado de las reclamaciones que dicha comunidad tiene sobre espropiaciones de valores de terrenos y otros objetos y daños y perjuicios que se le interregan por la Compañía del ferro carril del Norte y para que se proceda á su reconocimiento clasificacion mediacion y valoracion con arreglo á derecho”. Arazoa bost puntutan borobildu eta bere iritzia eman, amaitu zuen zirriborroa⁹².

1. Madrid-Irun errepideko Udalaren Zubiberriren tasaketa eta ordezkua egitea.

⁹¹ ZUA, D,6,1,14

⁹² Ibidem, D,6,1,15

2. Zubiberritik Zumarragako parrokiara bitarteko errepidearen eraiketa, horretarako neurri eta baldintzak ipiniz.
3. Zumarragan, trenbideko lubakia egin zenean, Arginsaoko gurdibidea mozteak baserri, teileri eta mendiarekiko lokera guztiak eten zituelako, horien guztien balorazioa.
4. Loidiko gurdibidearen mozketak eta bere tasaketa.
5. Loidi iturriaren desagertzearekin lau alderdi kontuan hartu ziren:
 - 5.1. Loidiko ur osasuntsuen balorazioa:
 - 5.2. Eitzaga auzoko 30 familien etxeko ura izatearen balorazioa.
 - 5.3. Zumarragak ur-hornikuntza berria 80.000 err. gastatu zituen.
 - 5.4. Trenbideko langile eta karguek beren lantoki eta etxeetan ura izatea Zumarragako Udalari zor zioten.

Bestalde, kexa haien aurrean, trenbideko adituek emandako erantzun arin eta eskasak entzunik, konponbideko lokarri guztiak eten eta arazoa oinarri berri batzuetan planteatzea eskatu zuen Elorrioko adituak, hau da, lege-gizon batzuen eskuetan gaia ipini eta aurrera eramatea.

Urte berean Fomentotik eskutitzak heldu ziren Zumarragara, baina, konponbiderik ez, luzapenak baizik

Zumarragan beste obra batzuen artean, errepide berri bat eraiki zen parrakiaren ondotik geltokira, hain zuzen, gaur Iparragirre ibilbidea eta Sekundino Esnaola kaleak osatzen dutena. Horrela Zumarragako geltokiaren isolamendua amaitu zen, Urretxuko estafeta ezarian-ezarian errepide berrira aldatuz, berriro Zubiberrin 1 Errepide Nazionalarekin elkartzeko. Santiago Sarasolak, 1874an, fakturak egiaztatu zituen. Lau multzotan banaturik aurkeztu zituen: lurak besterentzeagatik 6.584'61 err., obregatik 26.914'66 err., obrek sortutako kalteengatik 2.469'24 err. eta errepidea eraikitzeagatik 9.545'62, guztira 45.514'12 err.⁹³.

Bestalde, trenbideko nibeiko pasoen gainean karta anitz jaso ziren Zumarragan, adibide bat ematearren, 1865eko ekainaren lehen, herriko berrogei bat biztanlek Udalari aurreko urtean onartutako eskabidea betetzeko eskatuz, "en el piquete 8 paso superior de tres metros", geltoki ondoko zubia, alegia.

Bigarren hamarkadan, 1870ekoan alegia, kexa berek jarraitu zuten. Zumarragako alkateak, 1871ko maiatzaren 19an, Norteko Trenbideko zazpi obren gaineko kexak berriro zizkion gaiaren arduradunari; zazpi urte zeramatela agindutakoaren zain esanez:

"Situacion Piquetes	Clase de Obras
8	Paso superior de tres metros. Camino lateral á la izquierda desde la Iglesia hasta el puente nuevo.
10'5	La carretera ligeramente desviada.
17'30	Desviacion para hacer pasar un camino por encima del tunel.
20'80	Paso inferior de tres metros con alcantarilla de igual luz por debajo.
22'30	Paso superior de tres metros.
22,39 á 24'40	Desviacion á la izquierda.
27	Paso á nivel".

3. Zumarraga trenbide berrien lokarri

Norteko Trenbidea eraikitzea asko kostatu bazen, bera garatzeak eta bere funtzionamenduko normalkuntzak urteak behar izan zituen. Gipuzkoa, garai hartan, nekazal herria zen, ez zegoen industria eta merkatu modernorik. Zeuden ale

⁹³ GAO, JD IT, 924,2

bakarrak, tailer familiar urriak garatu ahala, trenbidearen garraioa erabiltzen hasi ziren, apurka-apurka. Hirugarren Karlistada amaitu artean, ez zen trenaren funtzionamendua normalizatu Gipuzkoan, noski era berean ez Goierrin ere. Ideia eta proiektu berriak piskaka agertu ziren, 1880. hamarkadan.

3.1. Zumarraga Gipuzkoako trenbide sareko erdigune

Norteko Trenak trenbide zabala zuen. Bera eraikitzekeo gastuak, alorrak besterentzeak, mantenimendu eta baldintza tekniko berezien jabe izateak kostu haundiko garraio-bide egiten zuen. Bizkaia eta Gipuzkoan beste mota apalago bateko trenbideak planteatzen hasi ziren. Trenbide arinago, estuago eta malguagoak.

Bilbo-Tudela Trenbide zabalak ere Nortekoaren antzera erdizkako etekinak ateratzen zituen. Bilbon industria modernoaren hasiera hemen baino lehenago gertatu zen, baina, Gipuzkoarekin ez zeukan trenbidezko komunikazio zuzenik. Bilbo-Durango trenbide estua, 1883an irekia, ordea, arrakastatsua suertatu zen. Bi urtetan eraikia izan zen, ibilbide laua eta oztoporik gabea zen. Bere eraikuntza merkea eta hasiera-hasieratik etekinak ikusten zitzaizkion.

Durango-Zumarraga Trenbide estu berria

Durango eta Debarroko industrialak animaturik bilerak egiten hasi ziren. Iadanik, bailara haietan armagintzako fabrikek lanean ziharduten. Baziren fabrika txiki familiarak Zaldia, Ermua, Eibar, Elgoibar, Soraluze, Bergara eta Antzuolan⁹⁴. Aipatu industrialen interesei Arteaga, Elorrio, Zaldibar, Urberoaga, Altzola, Santa Ageda, Eskoriatza eta Aretxabaletako banueteen interesak elkartu zitzaizkien. Gainera, proiektua idatzi zuen Frantzisko Igartuak dioenez, Bermeo eta Ondarruko arrantzaleen merkatua, salmentak kontuan izatez gainera, Bilbo eta Donostiaren arteko inkomunikazio oztopoak aintzakotzat hartu ziren, Bilbo-Miranda-Zumarraga-Donostia edo alderantziz egin behar baitzuten bi euskal hiriburu-tako bidaiariek. Erruz laburtuko zuen ibilbidea Durango-Zumarraga proiektu berriak. Aipatu idazlearen arabera, Durango-Bergara-Oñati-Brinkola aukera ere aztertua izan zen. Oñatik garrantzia izan arren, hautapen hura baztertu egin zuten.

“Compañía del Ferro-carril de Durango a Zumárraga” izeneko elkarte sorturik zegoen, 1884ko maiatzaren 25ean, Bilbon. Ia urtero bere txostenak utzi zituen. Haietan oinarriturik, Durango-Zumarraga Trenbidearen lehen urteetako urratsak hemen adieraziko dira. Elkarte honela osaturik zegoen. Lehendakaria Frantzisko Igartua eta bokal administrari hauek: R. García, M. Cortazar, E. Aznar, J. Iturriar, F. Biardean, M. Elorduy, J. Delmas, J.M. Solaun, G. Iturriaga, C. Jacquer eta J.L. Iriondo.

Durango-Zumarraga proiektuaren deskribapena eta aurrekontua

Trenbide estua, Bilbao-Durangoen jarraipena eta gaurko Euskotrenaren adarra izango zen. Proiektuan trenbidearen luzera zatitan banatua, itsasoarekiko altuerak, lur-zoruaren izaera, trenbidearen oztopoak, paso-nibelak, trengeltokiak eta eraikuntza osoaren aurrekontua ageri dira.

Durango-Zumarraga Trenbide estuak 53.038 m izango zituen hiru zatitan banaturik: Durango-Ermuak 20.588'08 m, Ermua-Bergarak 17.686'62 eta Bergara-Zumarragak 14.764'42 m. Maltzaga-Elgoibar 4'90 km-ko adarra ere eraikiko zen. Durangon 110 m-ko itsasoarekiko altueratik Areitiora 310 m-ra igoko zen, handik Maltzagara 85

⁹⁴ Mitxelena F.G. 108 F-34. “Memoria del Proyecto de construcción del Ferro-carril de Durango por Descarga a Zumarraga”, 1884, Bilbao, J.F. Delmas. Ikusi eranskinetan urte hartako datu ekonomikoak.

m-ra jaisteko, berriro, Bergaran 162 m-ra igoko zen, Deskargan 430 m-ra igotzen jarraituz, eta azkenik, Zumarragan 356 m-tan amaituko zen.

Lehen zatian, Durango-Areitio artean soro nahiko zelaiak zeharkatuko zituen, ibilbide osoan besterentzeko garestienak. Bi probintzien muga 21 km-an zegoen. Bizkaiatik Izagara Areitio tunel baten bidez igaroko zen, zuhaitz askoz osatutako maldan sartuz. Maltzaga 26 km-an zegoen. Maltzaga-Bergara artean, Deba ibaiaren ondoan, aldapa txiki eta tunelik gabe murrueen bidez Bolua erreka arte trenbidea eraiki zitekeen. Bergaran, 31-39 km, Deba ibaia eta soroak zeharkatu eta Antzuolako ibaiadarraren eskuinetik Deskarga beste tunel baten bidez iritsiko zen Zumarragara. Sei aldiz beste hainbeste errepide garrantzitsu zeharkatuko zituen sei pasonibelen bidez: Durango 0'6 km-an, Ermuan 18'4 km-an, Maltzagan 25'3 km-an, Bergaran 35'6 km-an Deskargan 49 km-an eta Zumarragan 52'7 km-an. Trengeltokiei zegokienez, berriz, 1. mailako bi, 2. mailako hiru eta 3. mailako bost apeadero izango zituen trenbide berriak. Durango lehendik zegoena eta Zumarragan, Norteko Trenbidearen ondoan, Baskongadoen geltoki berria eraikiko zen. Eibar, Elgoibar eta Bergaran 2. mailakoak eta Zaldua, Ermua, Maltzaga, Soraluze eta Antzuolan 3 mailako apeaderoak eraikiko ziren.

“PRESUPUESTO

Concepto	.....	Pesetas
Expropiación	.....	299.583'76
Explanación	.....	1.293.201'36
Obras de fábrica	.....	387.282'81
Túneles	.....	199.000'00
Estaciones	.....	335.815'49
Gastos y casillas de guardas	.....	71.238'24
Material fijo, vía. . .	.....	1.100.943'30
Pasos de nivel y variaciones	.....	47.730'00
Material móvil	.....	462.550'00
Accesorios generales	.....	30.928'00
Telégrafo eléctrico	.....	25.421'82
Gastos imprevistos, el 2%	.....	84.865'90
Administración y dirección, el 4%	.....	169.731'73
Suma		4.497.892'47

Bilbao, 15 de Mayo de 1884

Francisco de Igartua

Presidente del Consejo de Administración”⁹⁵

Bigarren Ohiko Batzarra, 1886

Durango-Soraluze arteko alorrak besterendurik, baina, Bergara-Zumarragakoak besterentzeke zeuden. Durango-Zaldibar zatiko obrak amaiturik aurkitzen ziren. Bizkaiko Foru Aldundiak 122.000 pezeta mailegatu zituen, interesik gabe hogeitertan itzultzekotan. Bizkaian amaitutako zatia martxan jarri zen. Maltzaga-Bergara arteko obrak, 569.148 pezetatan eman ziren. Bergara-Zumarragako obrak egiteko

⁹⁵ Ibidem, ikusi eranskinetan datu kontableak.

zortzi kontratista aurkeztu ziren eta merkeen eraikiko zuenari 300.000 pezetatan eman zitzaizkion⁹⁶.

Hirugarren ohiko Batzarra, 1887

Bergara-Zumarragako alor besterentzea amaiturik, Antzuola-Zumarragako ibilbideko proiektuari hobekuntzak egin zitzaizkion sei tunelen bidez. Tunel batzuen luzerako neurriak ageri dira: Eibarko tunelak 248 m, Deskargakoak 612 m eta Santa Marinakoak 613 m izango zituzten. Barne merkatuan, lehen aldiz, Bizkaiko Labe Garaietan 100 tona errail bakoitza 16.500 pezetatan eta zenbait material mugikor erosi ziren, baina, trenbideko kotxe, furgoi eta bagoiak Belgikatik ekarri ziren.

Belgikatik ekarriko zen materiala

Kopurua	Kontzeptua	Maila	Prezioa	Frankoak
2	Tren-kotxe	1.a	6.100	12.200
2		1-2.a	6.220	12.440
2		2.a	4.600	9.200
12		3.a	4.300	51.600
6		3.a Heberlein frenuarekin	4.575	27.450
6	Furgoi	Heberlein frenuarekin	3.280	19.680
6	Bagoi	Merkantzientzat itxiak	2.350	14.100
14		Merkantzientzat irekiak	1.500	21.000
30	Plataforma	Merkantzientzat	1.300	39.000
	Batura			206.670

Ikusi eranskinetan urteko ustiapen datuak. Funtzionamenduan zegoen zatiaren eta obretako kopuruak dira. Dena den, Deskargako tunelek ezusteko oztopoak ekarri zizkien.

Laugarren Batzarra, 1888

Trenbidea Bergaraino funtzionamenduan jarri zuten, 1888ko uztailaren 1ean inauguratu baitzen. Soraluzen “Fábrica de Cañones” fabrikara errepide bat eraiki zen, merkantziak garraiatzeko. Bergarako trengeltokiko errepide berria eraikitzen Udalak ez zion konpainiari lagundu, hark erdira gastuak egitea proposatu arren. Lehengo errepide eskasarekin konformaturik gelditu ziren. Urte hartan, Deskargako obra neketsuak amaitu nahi zituzten. Bergara-Zumarraga ibilbide aldapatsurako “Mallet” bi lokomotora erosi zitzaizkion Belgikako “Marcinelle et Couillet” fabrikari, bakoitza 33.400 franko ordainduz.

Batzarrean ez-ohiko gastuen berri eman zen, besteak beste, honako hauek: Santa Marina izeneko tunela berrestaltzea 47.000 Pta, Eibarko tunelaren ahoan luizia 40.000 Pta, Deba ibaiako Karkizano lekuan luizia 30.000 Pta Bergarako geltokiko errepidea eta beste batzu 70.000 Pta, Antzuolako tunel batean 170.000 Pta eta Deskargako tunelean 190.000 Pta, oro har bi lokomotorak barne 700.000 Pta. Zorrak kitatzeko obligazio berriak enkantean jarri eta berehala batean jendeak dirua jarri zuen⁹⁷.

Boskarren Ohiko Batzarra, 1889

Trenbide osoa, hots, Durango-Zumarraga amaitu zen urte hartan. Ez-ohiko gastuen eta zenbait kontratistekiko eztabaiden berri eman zitzairen akzionistei. Zaldibar-Maltzaga-Elgoibar trenbidea eraiki zuen Sebastian Ostolazak 105.000 Pta eskatu zituen, hiru adituk tasatu eta 70.862 Pta jaso zituen. Soraluzeko trengeltokiko errepidea 39.000 Pta kostatu zen. Deskargan, Antzuolako Perulde lubakian, 33 km-an eta Zumaeta lubakian, 38 km-an 42.707 Pta gastatu ziren aurrekontutik at.

⁹⁶ Mitxelena F.G. 408 F-42. Ikusi eranskinetan urte hartako datu ekonomikoak.

⁹⁷ Ibidem, C-408 F-54. Ikusi eranskinetan urte hartako datu ekonomikoak.

Deskarga-Zumarragako obrek 327.179 Pta-ko aurrekontua erruz gahinditu zuten eta kopuru osoa 509.523 Pta -ra iritsi zen, beraz, 255.481 Pta gehiago⁹⁸.

Seigarren Ohiko Batzarra, 1890

Trenbidea amaitu eta ibilbide osoan funtzionatu zuen lehen urte ekonomikoa nahiko ona izan zela aitortu zuten. Jendearen artean zabaldu ziren alarma batzuen berri adierazi zen batzarrean, alegia, istripuak, deskarrilamenduak izango zirela. Zorionez ez zen aurreko urteetan ibilbide osoan istripu bat bakarra ere gertatu. Akzionistek proiektu berriak adierazi zitzaizkien: alde batetik, Bilbo-Durango eta Durango-Zumarraga bi elkarteak batzeko asmoa eta, beste alde batetik, Elgoibar-Donostia eraikitzea, oso onuragarria izango zelakoan luzapen hura. Beste hobekuntza batzuk ere proposatu ziren.

“Se ha estudiado y está a punto de firmarse un contrato de combinación de arrastres con la Compañía del ferro-carril del Norte, en virtud del cual se facilitara el trasbordo de mercancías de la estación de Zumarraga, que contribuirá por consiguiente á disminuir los gastos de transporte y el aumento natural del movimiento⁹⁹”.

Zumarragako Baskongados-etako trengeltokia Juanjo Olaizolaren arabera Hipolito Olaizola kontratistak eraiki zuen. Bi solairu zituen, eta hirugarren bat ganbaran. Lehen solairuan zerbitzuko egoitzak zeuden, hau da, txarteltegiak, geltoki buruaren gela eta abiadura handiko bidaietarako ekipajeak eta merkantziak fakturatzeko gela. Goiko solairuak langileen etxebizitzak ziren. Geltokiko eraikinaren fatxadak inguruko baserrien tipologia oinarriturrik zeuden¹⁰⁰.

Zumaia-Zumarraga beste trenbide estu berri bat

Urola Trenbidearen lehen proiektua, 1886an, Pablo de Alzolak egin zuen. Inor ez zen ausartu obra haiei aurre egiten. Berrero, 1896-1909 urteetan, Urolako Tranbia elektrikoaren aldeko apustua egin zuten bailarako udalek. Behin betiko proiektua, 1920. urtean, azkenik onartua izan zen eta zenbait erabaki hartu zituen GFak¹⁰¹.

“1. Kontzesiorako baldintza-pleguen 5.artikuluan eskatzen zen 683.070'15 PTAko zenbatekoa jartzea.

2. Trenbidea egitea bi zatitan banatzea zuinketa, erreplanteoa egiteko, eta lan hori zati haietako bakoitzean brigada baten zeregina izango zela.

3. Zuinketa egiteko lanetarako beharrezko zen materiala, bai eta Ford markako bi auto ere erosten hastea.

4. Linea elektrifikatzeko proiektuak eskatzea industriariei.

5. Behin-behineko kreditu-kontu bat irekitzea, Aldundiaren izenean, Trenbideari aurre egiteko lehenengo baliabideak erraztu ahal izateko.

6. Trenbidearen bulegoak prestatzeko beharrezko ziren lokalak bilatzea”.

Obra haiek, 1921ean, enkantean atera eta, 1925. urtearen amaiera aldera, amaitu ziren. Obrei zegokienez, Jose Bautista Arzubiak 16 zubi eta 18 tunel eraiki omen zituen¹⁰². Urola trenbidearen egileak, ordea, ez zuen beraren inaugurazio eguna

⁹⁸ Ibidem, C-408 F-43. Ikusi eranskinetan urte hartako datu ekonomikoak.

⁹⁹ Ibidem, C-408 F-65, 8 or. Ikusi eranskinetan urte hartako datu ekonomikoak. Ikerketa hau amaitu ondoren, Juanjo Olaizolak argitaratu berria du “TRENBIDEA BILBOTIK DONOSTIARA, Trenbidearen 125 Urte Durangon”, 83-126 orrialdeetan azterketa sakonagoa bertan aurki dezake irakurleak.

¹⁰⁰ Arteché Elejalde, Ignacio eta beste batzuk, 2002, *Urolako Trena, 1926-1986*, Azpeitiko Udala, 351 or.

¹⁰¹ Ibidem, 132 or.

¹⁰² Ibidem, 34 or.

gozatu, aurrez hil egin zen eta¹⁰³. Trenbide berriaren kostu erreala adieraziko da ondoren.

“Trenbidea egitearen kostu osoaren kalkulua. 1926ko uztaila¹⁰⁴

KONTZEPTUA	ZENBATEKOA (PTAk)
Gastu orokorrak	2.605.945'71
Altzariak eta bulego-materiala	15.000'00
Desjabetzak	1.204.691'92
Lur-berdinketak	3.481.912'92
Fabrikako lanak	1.768.481'04
Tunelak	3.179.204'41
Geltokiak	1.932.559'79
Zaintzaileen etxetxo eta garitak	110.253'27
Material finkoa (trenbidea)	2.737.947'36
Geltokietako materiala	430.750'00
Tren-pasabideak	455.290'06
Material mugikorra	2.997.167'63
Osagarri orokorrak	142.763'00
Telefonoa	77.000'00
Ezusteak	539.743'50
Aireko linea	1.446.938'03
Material elektrikoa eta erreserbako zentrala	1.040.374'52
GUZTIRA	24.166.023'16

Iturria: T.E.M. Administrazio Kontseiluaren Aktak (1925-1926), 237 or.”

Zumarragako geltokia haunditzea (1930-1938) eta Urola ibaiaren dragaketa

GFAk Urulako trena eraiki aurretik, lehen esan denez, Euskotrenek bazuen beste geltoki bat Zumarragan. Arazoak zeuden leku eskasian eta zerbitzuen koordinazio faltan. Arazo haiei erantzuteko, 1930. hamarkadan, bilera, proiektu eta obrak egin ziren. Urola ibaia estali, geltoki ezberdinen nasak zabaldu, biltegi eta kotxetegi berriak eraiki ziren. Azpiegitura haren aurrekontua 2.032.925 Pta-ra iritsi zen eta Gerra Zibilarengatik obrak atzeratu egin ziren. L. Odriozolaren arabera, obrak ez ziren egin 1938ra arte. Gainera, 1946ko uholdeek ibaiaren dragaketa eragin zuen¹⁰⁵.

Zumarraga-Legazpi Urola Trenbidearen adarra

Legazpiko udalak aspalditik, bederen 1922 urtez gero, proposamen eta eskari ezberdin gauzatu arren, Gerra Zibila igaro arte ez zuen bere ametsa lortu, hots, Urola tranbia herriraino eramatea. Azken tramitazio baikorrak, 1935eko maiatzean, erdietsi zituzten, Urola trenbideari Legazpiko adarrean 1'00 eta 1'674 metro zabalera karril bat luzatzeko¹⁰⁶. Trenbidearen luzapen hura “Cía Constructora ABC” enpresak egin zuen eta hiru errail ezarri zizkioten, bertatik hiru zabalera ezberdineko bagoiak (RENFE, Baskongadoak eta Urulakoak) mugitzeko lurrunezko eta dieselezko motorrez¹⁰⁷. Egunero, 1954an, PESA lantegitik ateratzen zen bagoi-kopurua hazi egin zen eta zirkulazioaren beharrei erantzuteko Zumarragan zerbitzuak hobetu egin

¹⁰³ Ibidem, 138-139 orr.

¹⁰⁴ Ibidem, 144 orr.

¹⁰⁵ Ibidem, 174-175 orr.

¹⁰⁶ Ibidem, 152-155 orr.

¹⁰⁷ Herreras, Beatriz eta Zaldua, J., 1997, *Industri Ondarea Legazpin*, Lenbur Fundazioa, 85-86 orr. Jose Luis Ugarteri lerro hauen bidez berak eskaini duen laguntzagatik eskerrona adierazten zaio.

ziren. Urolaren aipatu adarrak 1969ra arte iraun zuen eta gero zuzen-zuzenean RENFERen bagoietan garraiatzen zituen merkantziak PESAk¹⁰⁸.

4. Trenbideen eragina Zumarraga Udalerrian eta Euskal Herrian

Idazlan honen hasieran, 1860 aldera, Zumarragako egoera soziala eta demografiari buruzko apunte batzuk, adibidez 1.393 biztanle zituela adierazia da. Orain trenbideek, XIX. mendean, nolako ondorioak ekarri zituzten azalduko da.

4.1. Zumarraga Udalerriaren bilakaera, XIX. mendean

Zumarragan trenbideak eraiki, geltokiak zabaldu, herri-mugak aldatu, oro har, garraibide eta ostatu berriak garatu heinean, komunikabideek aldaketa sakonak ekarri zituzten Udalerrian eta zumarragarren artean.

Goierrin Norteko Trenbideak zeharkatu zituen herrietako biztanleria kontuan izanik, 1860-1900 berrogei urteetan, alde nabariak ageri dira. Trenbideak ez zuen era berean udalherri guztietan eragin, nahiz eta aipatuko diren herri guztietan garraibide hura iragan. Datuak ikusi, erkaketak egin eta ondorioak atera ditzagun.

Goierriko zenbait udalerriko biztanleriaren bilakaera, 1860-1900

Udalerria	1860	1877	1887	1900
Zegama	2.487	2.193	2.102	2.007
Ezkio-Itsaso	1.742	1.632	1.446	1.396
Beasain	1.448	2.144	2.030	1.932
Zumarraga	1.393	1.736	1.867	2.034
Legazpi	1.320	1.303	1.310	1.246
Gabiria	1.074	993	924	836
Urretxu	989	1.013	1.076	1.110
Ormaiztegi	722	618	626	639

Ormaiztegi, Gabiria, Legazpi, Ezkio-Itsaso eta Zegamako biztanleria XIX. mendearen azken aldiak apur bat murriztu egin zen. Bestalde, Urretxu, Beasain eta Zumarragan hazkundeak gora egin zuen, batez ere Zumarraga eta Beasainen. Aldi hartan, populazioa Zumarragan ia bikoiztu egin zen eta bere nekazal itxura aldatzen hasi zen. Zumarragari buruz, 1900. urtean argitaratu zen liburuan, etxe berrien simetria eta herri-aldaketaren dotorezia azpimarratu zuen egileak¹⁰⁹. Kale berriak, Zelay-Aristi, Udaletxea, Ospitala, Eskolak . . . eraiki ziren. Aipatu historialariak efemeride moduan hauxe kontatu zuen.

“Zumarrága ha variado casi totalmente en la segunda mitad del presente siglo; sólo así se comprende y explica el caso de que habiéndose vuelto á su pueblo natal un hijo de estas provincias, tras larga ausencia, al encontrarse en la estación del ferro-carril de este pueblo, preguntára sorprendido si acaso era aquella la villa de Zumárraga¹¹⁰.”

4.2. Hazkunde industrialaren lehen adierazgarriak Zumarraga aldean

Trenbideek Zumarraga eta bere ingurumarian izan zuten eragina nabaria izan zen. Halere, lehendik Debarroan eta Urola aldean baziren burdinolak, esaterako Kataguan, Eibar eta Elgoibarren dozena bat fabrika, gehientsuenak armagintzari emanak, Bergarako ehundegiak, eta azkenik, Azkoitian, 1840ko hamarkadan sortu ziren apargata eta ehungintzako fabrikak¹¹¹. Baina, Norteko Trenbide eta gerora EuskoTren deituko

¹⁰⁸ Arteché Elejalde, Ignacio eta beste batzuk, 2002, a.o., 155 or.

¹⁰⁹ Beláustegi, Ignacio, 1900, *Noticia Histórica de la Villa de Zumárraga*, 20. or.

¹¹⁰ Ibidem, 18 or.

¹¹¹ Pérez-Iscar, Isaías, 1901, *LAS GRANDES INDUSTRIAS: estudio del desarrollo de la industria española en todas sus manifestaciones*, Guipúzcoa, San Sebastián.

zitzaientzen XIX. mendean enpresa moderno ugari erakarri zuten bai Zumarraga bertara bai inguruko herrietara.

Apunte hauetan, Zumarragan sarritan agertu zaigu “Artiz y Comp” enpresa obrak egin nahian. Azken Kaslistada ondoren, baimena lortu eta fabrika modernizatu zuen leihakorra bilakatzeko. Ekimen anitzeko enpresa hartan bertan 100 langilek orraziak, zumezko altzariak, danbor eta panderoak egiten zituzten. Enpresa hark, ordea, bazuen ezaugarri berezi bat, eskulan kostoso eta emankorra etxeetara zabaltzen zuen.

Neurri haundiko beste lantegi bat hodigintzan hasi zen Zumarraga erdi-erdian, bere orubeak 2.000 m² bazituen eta makinaria urez eta lurrinez mugitzen zen. Donostiako “Destileria Modelo, Amiel” lantegiko ondorengoa zen DON IGNACIO AMIELEK ere Zumarragan, mendearen amaieran, hiru nabeko lurrindegia eraiki zuen. Benetan eredugarria garai haietarako.

“A 80 metros próximamente de las estaciones del ferrocarril del Norte y del Central de Vizcaya, elevase un precioso edificio de tres grandes naves longitudinales, teniendo adosada al fondo otra lateral”¹¹².

Lurrindegia hartan pattar, koñak, txanpaina eta mota guztietako likoreak lantzen ziren. “D. Ignacio Amiel ha satisfecho de derechos provinciales, solo en la provincia de Gupúzcoa, 60.000 pesetas” dio aipatu autoreak.

Zumarragatik at ere, esaterako Soraluzen, 1860ko hamarkadan “Placencia de las Armas, Fábrica de Cañones y Projectiles” izeneko lantegia eraiki zuten; 1890ean, berriz, Legazpin Pedro Segurak bi lantegi ireki zituen: alde batetik, “Gran Tejería Mecánica” teila, adreilua, baldosa eta hodiak egiteko eta, bestetik, “Fábrica de Cartuchos” kartutxoak, lau metrotara “confetti” izeneko jaurtigailuak, enbalaje eta zepoak gauzatzeko lantegia. Azkoitia eta Azpaitian ere altzariak, oihalak eta txapelak egiteko fabrikak ipini zituzten Hurtado, Alberdi, Epelde eta Larrañaga enpresa-gizonek¹¹³

4.3. Zumarraga euskal komunikabideen erdigune, XIX. mendean

Madril-Irun errepidean diligentzien zerbitzua egunero zegoen, eta, 1780 urtez gero, Urretxu-Zumarragatik igarotzen zen. Madril-Paris tren-zerbitzuek ere, 1864 urtez gero, egunero funtzionatzen zuten. Komunikabide berriek pentsio, ostatu eta hotelak eraikiarazi zituzten.

“Herria hazteaz gain, ostatuak eta hotelak ere orduan ireki ziren. Aurrenekoa Fonda Marquina deiturikoa izan zen. Gregorio Markinaren ardurapean. 1865 urtean Hotel Altuna sortu zen, Eugenia Zangitu etxeokoa zuela. Handik urte batzuetara Hotel Urola izena hartu zuen eta erakargarri moduan ondorengo leloa erabiltzen zuen garaiko prentsan: Hotel Altuna, el mas cercano a las estaciones”¹¹⁴.

Zumaia-Salvatore 1853an eta Azpeitia-Urretxu bi errepideak, 1862an, eraikiak zeuden. Trenez Bilbaotik Donostiara joateko, Zumarragatik igaro behar zen, Durango-Zumarraga 1889an inauguratu zuten eta, Kostako Euskotrena, aldiz, 1900an. Bestalde, Tolosa-Elgoibar eta Debarroko errepideak 1850.eko hamarkadan eraikiak izan ziren. Zumarraga Paris, Madril, Bilbao eta Gipuzkoako herri guztiekin ondo komunikaturik zegoen XIX. mendean.

4.4. Juan Bautista Buska Preto eta trikitia Zumarragan

Trikitiaren bilakaera Javier Ramos Martinezek frogaturik utzi zuen bere liburuan¹¹⁵. Eskusoinuaren jatorria, handik lehen hedapena eta ondorengo zabalkunde osoa

¹¹² Ibidem, 109 or. Ikusi eranskinetan bere argazkia.

¹¹³ Ibidem, 123, 150, 152, 156 . . . orr.

¹¹⁴ Mendizabal Aranburu, Antxiñe, 2005, Zumarragako Trikitixa, Trikiti doinu kaletarra, EHTE, 18 or.

¹¹⁵ Ramos Martinez, Javier, *Zumarragako Trikitixa eta bere ingurua (1920-2004)*, 31-56 orr.

laburki eman zuen aipatu liburuan. Erruz oinarrituak zeuden Parisen, XIX. mendearen lehen zatian eskusoinuaren lantegiak. Izan ere Vienan asmatua izan arren, berehala Parisera heldu eta bertan sustrai sendoak eman zituen, musika-tresna berria gogotsu fabrikatzen hasi baitziren. Eskusoinua 1830ean iritsi zen Frantziara, baina, bost urte barru barra-barra fabrikatzen zen.

“Agenda Musical-aren arabera, 1835ean Parisen 16 aho-soinu eta esku-soinu lantegi zeuden, eta 1830-1850 bitartean, eskusoinu lantegiak hamar eta mihi lantegiak 14 izan ziren, 1838an, C. Busson-ek eskusoinuak fabrikatzen zituen Parisen, 1840az geroztik, eskusoinuen industria garrantzia hartuz joan zen, fabrikazio prozesuan baliabide mekanikoak sartu zituztelarik”¹¹⁶.

Hedapen zabala izan zuen Frantzia bertan eta handik mundu zabalera, besteak beste, Italia eta Espainiara, esaterako, “1831 eta 1850 bitartean, frantziar esportazioko 78.000 libera Espainiak hartu zituen”. Lehen Karlistada ondoren, Madrilen Paristik zetozen eskusoinuak saltzeko iragarkiak aurkitu eta argitara eman zituen Javier Ramosek lehen aipatutako liburuan. Iragarkiak 1841ekoak dira.

“Garai hartan, lokomozio modu bakarra zaldiz tiratutako gurdi eta diligentziak ziren. Eta horrelaxe iritsi zen eskusoinua Frantziatik gure lur hauetara. Osterantzean, eta lehenago 1841eko data eman badut ere eskura dugun eta egiazta daitekeen antzinakoentzat, ez litzateke bitxikeria izanen eskusoinua hainbat urte lehenago dagoeneko Espainian sarturik egin zitekeenik pentsatzea ere”¹¹⁷.

Noiz eta nola heldu zen, ordea, eskusoinua Euskal Herrira?

Euskal Herriko Trikitilari Elkarteak (EHTE) bi teoria mantentzen ditu.

“Akordeoi diatonikoari buruzko lehen dato idatzia 1889. urtekoa da. Bertan Juan Carlos Guerrak Urkiolako erromerian kokatzen du –akordeoi diatoniko berri bat- deitzen duena. Nondik etorri eta zabaldu ote zen berriz, ez dago argi. Bi teoria nagusi daude honen inguruan. Zabalduea, trenbidea egitera etorri ziren Alpeetako langileek (Frantses nahiz Italiarrek) bidez (sic) etorri zena da”.

Trenbidea eraikitzaera etorri ziren langileek ekarri zutela trikitia Rafael Agirre Frankok lehen-lehenik defendatu zuen. Ez dator erabat bat teoria horrekin Javier Ramos.

“Guztira, eta beti Malou Heinek esanaren arabera, Parisen Espainiarako egiten zituzten akordeoien fakturazio-bolumena 125.000 liberara iristen zen, 1860an”¹¹⁸.

Eskusoinu haiek denak Errege bidetik pasako ziren, hau da, Irun-Urretxu-Bergaratik. Harrigarri egiten zitzaion Javier Ramosi Euskal Herrian eskusoinuaren berririk ez jakitea Norteko Trenbidea eraikitzaera Piamontekoak etorri arte. Rafael Agirreraren teoria guztiz baztatu gabe, hipotesi mailan, Frantzian gertatu zen antzera, trikitia hiri-ingurutik hedatuko zela defendatu zuen, noski, froga garbirik eman gabe.

“Instrumentu horren sarreraren gizarte eremua finkatzeko ahaleginean, nik uste dut akordeoia lehen-lehenik hiri-inguruan ezagutu zutela, Frantzian gertatu moduan, eta betiere hiri nagusietako gizarteko maila aberatsetan aurrena. Eta antzeko zerbait gertatuko zen, nonbait, Euskal Herrian ere. Premisa hauek finkatu ostean, inolaz ere ez lehenago, agertuko naiz Rafael Agirre Francok eginiko lanaren aldeko, hark baitio Norteko Trenbidearen eraikuntzak lagundu egin zuela musika-tresnaren hedapena bizkor gerta zedin, eta herritarrek, hura ikustean, italiar langileak imitatu zituztela; are gehiago, instrumentua bere egitera iritsi ziren, bai bere musika jotzeko bai bere sentimenduak adierazteko”¹¹⁹.

Ahozko tradizioari neurri handi batean begirunea izaki eta bi iturburuk batzean, elkar indartu eta sendotu egiten dute. Horrela, aintzakotzat hartzekoak dira

¹¹⁶ Ibidem, 33 or.

¹¹⁷ Ibidem, 41 or.

¹¹⁸ Ibidem, 116 or. 22. oinoharra.

¹¹⁹ Ibidem, 44 or.

Zegamako eta Buska sendiaren tradizioak. Rafael Agirrerren teoria areagotzeko asmoz, Goierriin Norteko Trenbidearen eraikuntza aztertzean aurkitutako xehetasunak emango dira jarraian. Buska sendiaren harremanetan jarri eta berari zor zaio xehetasun ugari. Beraz, bi iturriek, hots Zegamakoak eta buskatarrenak, Norteko Trenbidea eraiki zeneko teoria sendotzen dute.

Xabier Azurmendik Zegaman jasotako tradizioa honela idatzi zuen:

“Eskusoinua lehenengo aldiz Zegaman italiar hauen bileretan entzun omen zen; harrez gerozkoa omen da gure plazetan zorioneko infernuko hauspoaren doinu melankolika”¹²⁰.

Alpeetako tunelak zulatzen aritutako langile adituak etorri ziren Goierriko trenbideko obrak gauzatzera.

“El acontecimiento que produjo una verdadera revolución en la técnica de construcción de ferrocarriles fue el proyecto de una línea que uniría Savoya y el Piamonte a través del tunel de Mont-Cenis . . . de 12.819 metros de perforación”¹²¹.

Goierriko tunelen zulaketak Piamonteko meatzariak gauzatu zituzten beste batzuen artean. Han eta hemen piamontetarrak zirela nabarmendu nahi izan zuten honako hauek:

Data	Izen-abizena	Adina	Herria	In-it. ¹²²
1859	Juan Bautista Busca Preto	20	Ezkio	PAen agiria
1860	Juan Caretto		¹²³	GPAH, 2/4068
	Augusto Riccono			
	Domingo Rava			
1861	Bautista Cafro Dagazo	24	Zeg ¹²⁴	ZUA
	Pedro Cafro Esclaron	26		
	Jose Crapa	40		
	Juan Crapa	34		
	Felipe Dominique Pinoveglio	29		
	Jose Gaisse Galinete	25		
	Carlos Jermeno	27		
1861/06/24	Bernardo Berna Tremoliera			DEAH ¹²⁵
1861/11/25	Francisco Rosso	25	Leg ¹²⁶	
1862/01/20	Antonio Malvasio	32		
1862/02/16	Antonio Pretto Lazdino		Zeg	
1862/02/18	Francisco Tampa Lagran			
1862/07/26	Martin Goseto	25	Leg	
1862/09/16	Simon Sisar	27		
	Dominico Debernedi			
1862/12/14	Domingo Curraz-Itura Larrea		Zeg	
1862	Antonio Chategua				2/4068,265-268
	Domingo Petite			
	Andres Gaimotte			

¹²⁰ Azurmendi, Xabier, *San Adrian eta Inguruen Kondaira*, 2002, VI. GERRIKO IKERLAN-SARIKETA, 107 or.

¹²¹ Aguirre Franco, Rafael, 1992, *Trikitixa*, Villabona, Martin Musika Etxea, 46 or.

¹²² In-it. siglak informazio-iturria adierazten du

¹²³ Zutabe honetan Piamonteko hura Goierriko zein herri edo parrokiatan bizi nahiz hil zen agertzen du ondorengo informazio-iturriak. Zutabeko laukia hutsik dagoenean xehetasun hura ez-ezaguna dela esan nahi da, baina Goierriko trenbidean lanean zebilen.

¹²⁴ Zegama

¹²⁵ Parrokietako agiri sakramentaletan jaso da informazioa, bataioa edo heriotz agirietatik alegia, hots, bietako batetik.

¹²⁶ Legazpi

	Pedro Ciocheto			1/4678,49-50
1863	Francisco Rosso			LUA
1863/01/28	Juan Bautista Busca Sagastizabal		Zeg	DEAH
1863/03/12	Miguel Jourdan	40	Zum ¹²⁷	
1863/03/23	Gaspar Borsetti Vigna		Zeg	
1863/06/24	Pedro Corceta Conflan	40	Ez ¹²⁸	
1863/06/30	Miguel Aproldi	35	Gab ¹²⁹	
1863/09/26	Santiago Bufo			
1863/10/3	Domingo Fornelli	30	Ez	
1864/04/29	Jose Genaro	42	Zeg	
1864/05/10	Santiago Mussat Gisla Rolin			
1864/07/12	Domingo Demolchiere	28		
1865	Pedro Busca Preto				EUA, 0094.001

Piamontekoe kin batera frantsesak eta italiarrak ere trumilka etorri zirela ageri da trenbidearen eraikuntzara. Berrero Zegamako ahozko tradizioari jarraituz, atzeritik etorritako guztiak ez ziren itzuli beren herrietara. Honako hau Goierri geratu zen, beste batzuk, ordea, Beterrin¹³⁰.

“Buska Isusiren aitona Italiako Piamonteko semea omen zen. Baina Zumarragan, trenbideko lanetan ziharduela, baserriko neskatxa batekin maitemindu eta bikoteak ezkontzea pentsatu omen zuen. Zumarragako apaizek ez omen zuten ezkontza onartu, senargaia arrotza zelako”¹³¹.

Jose Mari Buska Isusiren berraitona, Juan Bautista Busca Preto 20 urterekin etorri zen D’Aosta haraneko Cernola herriskatik, Pedro anaiarekin batera. Ardogintza apaletik bizi zen lurraldea zen. Ezkioko Aretxabaleta-txiki baserrian ostatua hartu zuten. Baserri hartako jabea Joakin A. Sagastizabal zen. Pradines Anaiak, 1859ko martxoan, hitzarmena egin zioten. Enpresa hark Gabiria, Ezkio, Zumarraga eta Zegaman trenbideko lan batzuk egin zituen, beste askorekin batera. Juan Bautista, 1859-1862 bitartean, meatzari lanetan, hots, tunelak zulatzen aritu zen Ezkio aldean eta, 1862-1864 urteetan, berriz, postari eta Txanberonea taberna eduki zuen, Zegamako Oazurtza tunelaren inguruan.

Zegaman, 1862ko apirilaren 28an, Aretxabaleta-txikiko Josefa Antonia eta Juan Bautista ezkondu egin ziren, baimen kanonikoak Iruñian lortu ondoren, aipatu neska gazte euskalduna trenbidea eraikitza etorritako langileak bereganatu baitzuen. Sagastizabal baserrian gaur bizi den Josefa Antoniaren bilobak esan didanez, Frantziska Antonia Irizar, ezizenez Preskantoni bezala ezagunagoa denak eta bere birramonak elkar ezagutuko zuten Anduaga auzo bereko eta garaikideak baitziren. Noski, Josefa Antonia zaharragoa zen. Txanberonean bi alaba izan zituzten, agidanez, biak hil zitzaizkien. Txanberonea izena bera ere ez da euskalduna. Leku-izen hura noren asmakizun ote? Taberna haren basoko kokapena eta Juan Bautistak ipini zuen giroak bere ondorioak utzi zituen Zegamako XIX. mendearen bigarren zatian, gero agertuko denez.

Ofizialki, 1864an, Trenbideko obrak amaitzean, 1865ean berrero Ezkioko emaztearen jaiotetxean bizi zela ageri da, Pedro bere anaia eta beste askorekin

¹²⁷ Zumarraga

¹²⁸ Ezkio

¹²⁹ Gabiria

¹³⁰ Jose Luis Iriartek, 2007/02/23an, email batean Michelle Vincenzo Chiapusso, Novalesa (Alpes italianos) herritik, 1860ean, trenbidea eraikitza etorri, Andoainen ezkondu eta bertan geratu zela aitortu dit. Agidanez, Donostian ba omen dira bere ondorengoak.

¹³¹ Azurmendi, Xabier, 2002, a.o., 105 or.

batera¹³² eta, 1866an, lehen semea izan zuten Zumarragako Zubiaurre 21.ean, gero beste sei seme-alaba izango zituzten etxe berean. Etxe hartatik, 1877an, gaurko Iparragirre kaleko Buskatarren etxera edo Otaloranera aldatu ziren, han bidaiariak lo egiteko egoitza izan zezaten¹³³.

Bestalde, Juan Bautistak Zumarragako haragi hornikuntza enkantean bereganatu zuen, 1867, 1869, 1871 eta 1872 urteetan¹³⁴, gainera, herriko zenbait arazotan parte hartuz, esaterako, 1871ean, bertako azoka antolatzeke diru-bilketa egin zen eta J.B. Buskak 100 err. eman zituen¹³⁵. Norteko Trenbidea eta Zumarragako trengeltokiaren kokapenak Madril-Irun errepide zaharra desbideratu zuen, 1872an, Urretxuko postakutxa Zumarragara aldatuz¹³⁶. Buska sendiak ere hamarkada berean beste hainbeste egin eta Otaloranean ostatu edo bidaiariak lo egiteko etxe bat jarri zuten hiru kanpoko neskame edo zerbitzariak lagundurik.

Gainera, buskatarrek Juan Bautistaz aitortzen dutena oso esanguratsua da: artista bat zen, bastoiak tailatzen zituen, hain zuzen horixe da Buska sendiaren gaurko Wegunearen ikurra. Gainera, olerkiak idatzi eta musikalaria zen eta eskusoinua jotzen zuen.

“Se comenta que eran célebres las sobremesas de la familia, en las que cada hijo tocaba un instrumento, así Juan Bautista tocaría el acordeón, José el clarinete, Juan Ignacio el piano y . . .¹³⁷”.

Juan Bautista Buskaren izakera irekia

Alpeak-etatik Goierrira etorri eta Ezkion Josefa Antoniarekin ezkontzeko planak egin zituen hiru urtetan eta Zegaman ezkondu, 1862an. Oazurtzako Osina-berrin ostatu edo taberna bat jarri zuen trenbideko langileentzat. Handik gutxira, berririo, ostatu bat ireki zuen Zumarragan, Otaloranean. Xabier Azurmendiren hitzetan: “Trenbidea bukatzean, Zumarragan ardangela ipini zuen. Santa Kruz apaiza bere mutilekin, sarri sartzen omen zen bertan”. Buskatar batek zera gehitu du: “bai karlistak bai liberalak onartzen omen zituen bere egoitzean”. Zumarragako haragi hornikuntza egiteko harreman hestruak zituen baserritarrekin eta, 1871n, Jose Kruz Oria Aranzadi itzainarekin batera 1.500 errealeko “adeala” jarri zuen. Zumarragan bertakotu zen eta, 1902an, Soraluze kalean hil zen. Aldi beretsuan, bere semeek zumegintzarako lantokia ireki zuten “Hijos de Juan Bautista Busca” izenarekin.

Juan Bautistaren alde ezkutuak

Pertsonaia hark aztarna ugari eta sendoak utzi bazituen ere, gaur oraindik baditu bere alderdi ezkutuak. Oraingoan ere ahozko tradizioari jarraiki, hauxe jaso zuen Xabier Azurmendik.

“Buska abizeneko italiar honek ezkerreko belarrian belarritako handi bat omen zeraman”. Badirudi horrelako zintzilikarioak itsas gizonak erabiltzen zituztela. Buskatarren Wegunean, ordea, zera esaten da: Juan Bautista ez zela inoiz itsasoan ibili eta noizbait ibiltzekotan, 20 urte bete baino lehen ibiliko zela. Agian bere izakera ezaguturik, horrelako abenturaren bat eginga izatea ez da batere arraroa, agidanez, bere gaztearoan. Juan Bautista belarrikodunak ipini ote zion Osina-Berriri

¹³² EUA, 0094, 001, 1865eko errolda.

¹³³ ZUA, 1877ko errolda. Txanberoenea atzerriko lekuizen euskaldundua bada, Otaloraenea erabat euskal toponimia hautatu zuen.

¹³⁴ GPAH, 1/4705 sorta, 179 z., 1/4709 sorta, 234 z., 1/4710 sorta, 680-686 orr. Eta 1/4904 sorta, 216 z., hurrenez hurren.

¹³⁵ Ibidem, 1/4919 sorta, 395-400 orr.

¹³⁶ Ibidem, 1/4904 sorta, 183 orr.

¹³⁷ Buskatarren Wegunea.

Txanberoena izena? Izan ere, “Chambero” terminoa Amerika eta beste zenbait lekutan erabilia da.

Zumarragako Trikitiaren arbasoa Juan Bautista ote?

Zumarragako Trikitixaren baitan soinujole anitz ibili zen. Haiiek aitzindariak, berrizaleak izan ziren eta lehenak trikitiaren diskoa argitaratzeko orduan. Joera eta estilo ezberdinak egon baziren ere, Gelatxo, Elgeta eta Zumarragako Trikitixak elkarren artean bazituzten harremanak. Aitxine Mendizabalek¹³⁸ Zumarragako Trikitixari buruzko liburuan frogatu du hori. Mikaela Zunzunegi, 1923an, Zumarragako Olarten jaio zen, aita eta aitona soinujole izan zituen, Juan Mari anaia zaharrena bezala. Mikaela eta Maritxu ahizpek, berriz, panderoa jotzen zuten. Itxura guztien arabera, Elgetak Mikaela gaztea begiz jo zuen eta sarritan Olarten izan zen soinua jotzeko aitzakian andregaiia egin nahian. Jose Antonio Zunzunegi aitak Elgeta eta Gelatxorekin soinua jo izan zuen. Bestalde, Elizkaleko Soraiztarren tabernan eta Olarten Jose Antonio eta Jose Oria elkarrekin sarritan aritu ziren.

Hori guztia horrela frogaturik, azter dezagun Zumarragako XIX. mendearen bigarren zatiko giroa, hau da, Zumarragako Trikitiaren historiaurrea. Historiaurre guztien antzera nahiko iluna suertatu zen.

Olarteko aitona soinujolea

Mikaela Zunzunegi panderojoleak, beste guztion antzera, bi aitona izan zituen: aita aldetik Legorretako Jose Felipe Zunzunegi Tolosa eta ama aldetik Zumarragako Juan Inazio Izagirre Urkiola, 1866ko uztailaren 16an, bertan jaioa¹³⁹. Mikaelak zein aiton ote zuen soinujole Jose Felipe Zunzunegi ala Juan Inazio Izagirre? Olarten edo non ikasi ote zuten trikitia jotzen? Galdera zehatzagoa eginez, zeinekin? Beraz, Soraiztarra tabernatik gertu baziren bi soinujole ezagunak: Juan Bautista Buska eta Olarteko aitona. Biek elkarrekin harremanak izatea oso erraza zatekeen.

Rolin familia Zumarragan

Ernesto Rolin eta Margarita Desbans senar-emazte frantsesak Zumarragara etorri ziren trenbidea zela eta¹⁴⁰. Bertako parrokian hiru seme-alaba bataiatu zituzten¹⁴¹. “Rolin y cia” elkarte¹⁴² sortu zuten danbor eta panderoak egiteko, 1867an. Bestalde, Zumarragan trenbide ondo-ondoan Artiztarrek bazuten etxe pare bat eta, 1861ean, obrak egiteko baimen eske ibili ziren Gasteizen bizi zen Norteko trenbideko arduradunarekin¹⁴³. Rolin eta Justo Artizek, 1871n, beste bazkide batzuekin urrats berriak eman zituzten:

- 1871ko irailaren 16an, “Rolin y cia” ezabatu zuten¹⁴⁴.
- 1871ko irailaren 21ean, “fabricación de tambores, panderetas y artículos de mimbre” izeneko elkarte berria sortu zuten¹⁴⁵.
- 1871ko azaroaren 17an, berriz, 40.000 pezetako kapitala eta Meriat brasildarraren eskarmentuaz baliatuz, orraziak ere egiten hasi ziren¹⁴⁶.

¹³⁸ Mendizabal Aranburu, Antxiñe, 2005, a.o., 13-18 orr.

¹³⁹ DEHA, Zumarragako bataio-agiria, M 192

¹⁴⁰ Ibidem, Zumarragako matrikula parrokiara, 3337/1. Trengeltokiko kalean, 9.ean bizitzen jarri ziren.

¹⁴¹ Ibidem, Zumarragako bataio-agiriak: Jose Enrique 1864ko ekainaren 4, Margarita 1866ko ekainaren 4 eta Maria Adelaida 1867ko azaroaren 14an.

¹⁴² GPAH, 1/4706, 273 zk.

¹⁴³ ZUA, D, 6,1,14

¹⁴⁴ GPAH, 1/4920, 964-967 orr.

¹⁴⁵ Ibidem, 972-975 orr.

¹⁴⁶ Ibidem, 1236-1243 orr.

- 1871ko abenduan, kapitala hazi, 12.932 pezetara igoz, lantokiak erregistratu zituzten¹⁴⁷.

Industria mota hark Zumarragan garapen bikaina izan zuen. Ezkio eta Zumarraga inguruko panderojoleen ugaritasun goiztiarra lantegi haiek esplika dezakete. Euskal Herrian, XVI. mendean gero, ezaguna zen panderoa eta batez ere emakumeek erabili eta kantuz osatzen zuten¹⁴⁸.

Zegamako Ormazabal familia. Zumarragako trikitixaren beste soinujole bat, “El Mago del acordeón” deitua Jose Migel Ormazabal, 1902an, Zegaman jaio zen, Azkonieta baserrian. Bere beste bi anaiak ere soinujole izan ziren. Zegamako Gregoria Otaegi Arakamarekin ezkondu zen, 1929an. Haren arabera, emaztearen aita ere “Juan Rubio” ezizenez deitua soinujole herrian, eta 1877 aldera Zegaman jaioa zen¹⁴⁹. Altsasun, 1890 aldera ateratako argazki batean, azaltzen da lehen trikitixa. Garai beretsuan, Zegaman baziren trikitilariak. Horrek ere trenbidearen teoria indartu egiten du.

Ezkioko Preskantoni. Frantziska Antonia Irizar Oyarzabal, 1869ko ekainaren 5ean, Ezkioko Anduaga-aundin jaio zen, aiton-amonak Gabiria eta bertakoak zituelarik¹⁵⁰. Preskantoni ez-izenez deitua panderojolea izan zen eta Sekundino Oriarekin ezkondu zen. Hiru seme-alaba, besteak beste, Jose T. Oria izan zuten. Senarra, 1899an hil zitzaionean, panderoa jotzeari utzi zion, baina, familia hartatik Zumarragako Trikitixa sortuko zen. XIX. mendean hondarrean, nondik nora ikasi ote zuen Preskantoni panderoa jotzen Ezkion ala Zumarragan? Eta norekin? Aidean geratzen diren galderak dira. Dena den, XIX. mendean amaieran, anartean senarra bizi zelarik, panderoa jotzen bazuen, Soraiztarra tabernan bederen joko zuen, bertaratzen ziren Zumarragako eskusoinujoleekin.

Juan Bautista Buskaren inguruan, Ezkio, Zegama eta Zumarragan, 1859-1902 urteetan, gertatu ziren pasarte asko trikitilari eta panderojole, trikiti eta beste zenbait musika-tresnekin erlazionaturik egon ziren. XIX. mendeko hari solte horiek ez ote zituen Juan Bautistak lotzen edo, beste era batera esanda, ez ote ziren bere emaitzak, Juan Bautista soinujolearen fruituak?

Parisko akordeoia, eskusoinua, Piamonteko “fissarmonica” edo euskal trikitiaren bilakaera

Trikitiaren bilakaerak aldaketa mota bat baino gehiago izan ditu, izena, musika tresna bera eta erabilera aldatu izan baitira.

Parisen Lehen Karlistada garaian eta 1840ko hamarkadan akordeoia edo eskusoinuaren fabrikazioa finkatu zen eta azkar batean handik hedatu. Norteko Trenbidea eraiki aurretik Errege bidez zabaldu ziren eskusoinuak Madrilera, baina,

¹⁴⁷ Ibidem, 1421-1441 orr.

Larrinaga, Carlos, 2004, *Inversiones extranjeras en Guipuzcoa en el siglo XIX (1842-1875)*. Egileak utzia.

Ramos Martinez, Javier, 2004, a.o., 52. or.

¹⁴⁸ Aguirre Franco, Rafael, 1992, a.o., 49-54 orr.

¹⁴⁹ Ramos Martinez, Javier, 2004, a.o., 72-77 orr.

DEAH, M425. Zegaman, 1867eko urtarrilaren 2an, Juan Agustin Otaegi Agirre, 1873ko apirilaren 8an bataiatu eta, 1897ko abuztuaren 17an, Maria Dolores Arakama Zabaletarekin ezkondu zen.

¹⁵⁰ Ezkioko bataio-agiriak eta Sagastizabalgo Juanita Zumarragaren lekukotza.

Gipuzkoan ez zela ezagutzen eta erabiltzen 1860. urte ingurura arte esan daiteke, nahiz eta baden salbuespenik¹⁵¹.

Paristik Frantzia barna eta Italiara, 1860. urte aurretik akordeoia zabaldu zen eta han beste izen bat hartu zuen, hain zuzen, “fisarmonica” edo filarmonika guretzat, “filarmonikea erabili izan da Italierazko fisarmoniche-tik”¹⁵². Euskal herrian, ordea, soinu-txikia edo filarmonika trikitixa edo trikitia bilakatu da izen aldaketari dagokionez, noski, Pio Barojak ezarritako inpernuko auspoa ahaztu gabe.

Trikitiaren bilakaera, hots, musika-tresna beraren bilakaera ere nabarmena gertatu da. Vienan, 1829an, sortutako akordeoia, hauspodun kutxa txiki bat alegia eta gaur euskal trikitilari edonork darabilena ez dira berdinak, oinarri bera edukirik ere. Elgetak, berak asmatu zuen Euskal Trikitia bere hogeita hiru botoiekin Martzelino Larrinaga soinugilearen laguntzarekin, doinu berriak eta melodia aberatsak erraz jotzearen.

Esku-soinuaren erabilera ezberdinei dagokienez, oso eremu antagoinoak hartu ditu trikitiak historian zehar. Hasiara hartan, Europako burgesia guztiak bereganatu zuen bere igandeko txangoetan, gurean, aldiz, XX. mendean baserriotarrek hartu zuten aisialdi eta erromerietarako. Koldok Elgeta, sasiaren sustraiak eta trikitilaria aztertu zuenean, zabaltze horren eta baserrietan sustraitze azkar haren arrazoiak ipini zituen.

“. . . soinuaren ozena, urrundik entzuteko modukoa; erabilgarritasun handia; hala batetik bestera eramateko nola beso arterako; arta berezirik eskatzen ez duen tresna izatea; ikasteko eta jotzeko ere erraz samarra eta konpletoa nolabait, melodia eta laguntza batera jotzeko aukera ematen duenez”¹⁵³.

Bestalde, baserri eta erromerietan ez-ezik, beste leku batzuetara, hots, kaleko girora heldu eta doinu kaletarra hartu zuen Zumarragako Trikitixak Joxe Oria panderojolearekin.

Trikitiak Euskal Herrian izan duen beste bilakaera bat aipatuko dut: trikitia eta panderoa edo trikitilari eta panderojole bikotea. Trikitiaren bilakaeraz anartean ez da aipatu ere egin panderoa, esku-soinua bertakotu eta trikiti bilakatu arte, musika-tresna hura bera bakartzat funtzionatzen zuen, Paris, Piamonte eta abarretan bera bakarrik jotzen baitzen. Baina, Kepa Perez de Arrazaren ustez, hauxe da trikitiaren definizioa: “Akordeoi diatoniko eta panderoaz egindako bikote instrumentala”.

Euskal Herrian, XVI. Mendean gero ezaguna omen zen eta trikitilarien aurretik emakumezkoek panderoa jotzen zuten eta, Preskantoni bezala ezkontzean, eginkizun hura utzi egin ohi zuten.

“XIX. mendearen hondarrean nahiz XX. mendearen hasieran panderoa soilik joz eta koplak abestuz egin ohi zen erromeria nahikoa zabaldua egon zen Euskal Herrian. Emakumezkoek jotzen zuten orduan panderoa. Tradizio honi jarraituz sortu zen Zumarragako Trikitixa Jose Oria panderojolearekin”¹⁵⁴.

Jose Oria izan zen Zumarragako Trikitixaren oinarria eta berarekin batera honako trikitilari hauek bederen ibili ziren: Kanpazar, Itxasa-Korta, Errosta, Gorriz, Karlos Egiuren, Ormazabal . . . Lasturko Sakabi izan zen panderojole baten beharraz jabetu eta Egañazpirekin erromeriaz erromeri hasi zena. Harrezkero, trikitia eta panderoa edo trikitilaria eta panderojolea bikote banaezina bihurtu dira.

¹⁵¹ Ramos Martinez, Javier, 2004, a.o., 44 or. “Linazasorok adierazitakoa egia baldin bada, 1831n egongo ginatke: horixe da orain artean, gure probintzian akordeoiaren presentzia jasotzen den datarik goiztiarrena”.

¹⁵² Trikitixa Elkartea. Zer da Trikitixa?

¹⁵³ Izagirre, Koldo, 2001, *ELGETA, sasiaren sustraiak*, EHTE, 10

¹⁵⁴ Mendizabal Aranburu, Antxiñe, 2005, a.o., 44. or.

ERANSKINAK

1. agiria: Norteko Trenbideko eraikuntza Zumarragako UAn

C-5-I-19 // A-1-I-5 // D-2-1-1/20

“Los limites entre Zumarraga-Urretxu. Problemas históricos”

1698-7, 1996. Antonio Pradak egindako artikulua, “Trinchera” estaltzen zela eta.

D, 6,1,1, Zumarragako lubakiaren planoak

D, 6,1,2, Trenbidearen eraikuntzaren inguruko dokumentazioa:

- Jabier Uribarren, Zumarragako ongile baten eskutitza, 1854/08/4
- Telesforo Montzon Bergarako alkatearen eskutitzak, 1856/04/14 eta 21
- Juan F. Etxezarretaren eskutitza 1856/08/29
- Franchisco Palacios-en eskutitza, 1856/09/1

D, 6,1,3, Moldiztegiaren argitaratutako hitzarmenak

D, 6,1,4-7, Gipuzkoan Norteko Trenbideko akzioen suskribaketak

D, 6,1,8, Zumarragan besterenduko ziren alorren zerrenda

D, 6,1,9-10, Zumarragako alorren tasaketak egiteko hautaketak

D, 6,1,11, Norteko Trenbideari buruzko zirkular, aurrekontu etb.

D, 6,1,12, Trenbidea eraikitzeko igandeetan lana egiteko baimenak

D, 6,1,13, Trenbidearekiko korrespondentzia

D, 6,1,14, Zumarragako trengeltoki ondoan etxe, fabrika eta eraikuntzak egiteko baimenak, 1861-1876

D, 6,1,15, Zumarraga eta inguruko herrietako trenbidearekiko kexak

D, 6,1,18 eta 20, Zumarragako lubakietako obrak, 1863

D, 6,1,21-22, EGC enpresaren obrak, 1864-1883

D, 6,1,23, Loidiko iturria

D, 6,1,24, Zumarragako istripuak, 1864

D, 6,1,25-26, Trenbideko polizia eta araudia

D, 6,1,27-28, EGC enpresarekiko korrespondentzia eta Zumarragako planoak

D, 6,1,30, Lokomotoeen ur-hornikuntza

D, 6,1,31, Treneko txartelak

D, 6,1,32, "Sepulcro" badoa.

D, 6,1,33, Ugalde hotela Urola bilakatu zena.

2. agiria: Urola Garaiko diru-bilketa

Legazpiko diru emaileak

Data	Taldeko	Bakarkako	Kargua	Errea
27/03		Zabaleta, Juan M.		2000
27/03		Telleria, Tomas I.		2000
27/03	Lizeaga, Ana Joakina			8000
27/03		Iturbe, Agustin		2000
27/03		Agirrezabala, Esteban		2000
27/03		Zabaleta, Jose		2000
27/03		Iñurritegi, Jose Inazio		2000
27/03		Agirre, Jose Migel		2000
27/03		Andueza, Frantzisko		2000
27/03		Agirre, Jose Luis		2000
27/03		Zabaleta, Jose Pablo		2000
27/03		Arrizabalaga, Jose Maria		2000
27/03		Galartza, Jose Inazio	Benefiziatua	2000
27/03		Agirre, Jose A.	Benefiziatua	2000
27/03	Zabaleta senideak		Erretorea	4000
Batura				60.000

Urretxuko diru emaileak

Data	Taldeko	Bakarkako	Kargua	Errea
31/01		Aranguren, Isabel		4000
31/01		Bagazgoitia, Manuel		10000
31/01		Mendia, Bernardo		10000
31/01	Barrio, Pedro eta			10000
31/01		Ugalde, Marzelion		10000
31/01		Aramguren, Maria C.		10000
31/01		Artiz, Juan Maria		20000
31/01		Diaz, Pedro Ramon		32000
		Aranburu, Antonio Bizente		8000
Batura				116.00

Zumarragako diru emaleak

Data	Taldeko	Bakarkako	Kargua	Errea
21/01		Alzola, Inazio		30000
30/01		Mendizabal, Juan Bentura		2000
30/01		Olaran, Pedro		8000
30/01		Garmendia, Juan Martin		8000
30/01		Belastegi, Isidro		4000
30/01		Zubizarreta, Jose Joakin		4000
30/01		Intxaurrandiaga, Bonifazio		4000
30/01		Fernandez, Jose Ramon		4000
30/01		Aranguren, Luis Plazido		10000
30/01		Aranburu, Migel		2000
30/01		Egaña, Jose Agustin		2000
30/01		Izagirre, Migel		2000
30/01		Alzola, Pilar		4000
21/02		Olaran, Fernando	Benefiziatua	2000
21/02		Olaran, Jose Frantzisko	Erretorea	8000
21/02		Olaran, Jose Inazio	Benefiziatua	4000
21/02		Mendia, Juan Jose	Benefiziatua	4000
Batura				132.00

Ezkio, Gabiria eta Ormaiztegiko diru emaleak

Data	Ezkiokoak	Bakarkako	Kargua	Errealak
21/02/58		Goia, Jose	Benefiziatua	2000
21/02/58		Oria, Santiago	Erretorea	2000
Batura				4.000
Data	Gabiriakoak	Bakarkako	Kargua	Errealak
21/02/58		Oñatibia,	Erretorea	3000
21/02/58		Urkiola, Julian	Benfiziaturua	2000
11/03/58		Balantzategi,	Benefiziatua	2000
Batura				7.000
Data	Ormaiztegikoak	Bakarkako	Kargua	Errealak
16/01/58		Etxazarreta,		20000
29/01/58		Sarriegi, Jose		8000
13/02/58		Agirreurreta, Jose	Erretorea	2000
Batura				30.000
Batura osoa				41.000

3. agiria: Zumarragako alorrak besterentzen

Jabea	Alor-xehetasunak	Area	Errealak	Data	Iturria
Juan Kruz Sarasola Tolosan bizi	Egibideko ¹⁵⁵ soroa Gaztainadia 51 gaztainondo Kalteak Batura	1 3' 1 7 1 0' 5 1	1.448'7 0 241'73 313'00 224'90 2.228'3 3	1858/09 /3	GPAH, 1/4691, 516-518
Inazio Altzola ¹⁵⁶	Txorroalde gaztainadia Sei gaztainondo %3 Batura	2' 9 0 0 3	84'10 70'00 4'62 158'72	1858/09 /25	Ibidem, 485- 492
Jabier Oria	Aldasbarrena soroa Bazterrak 15 zuhaitz %3 Batura	1 0' 9 7 2' 6 5	1.118'9 4 60'95 103'00 38'48 1.321'3 7		
Jose A. Alberdi	Gaztainadia 17 gaztainondo Kalteak Batura	8' 8 1	281'92 272'00 127'92 683'84	1858/10 /6	Ibidem, 540- 554
Jose Agustin Egaña	Soroa Soroa 25'80 m ³ pareta Kalteak Batura	2 0' 8 4 2' 4 2	4.230'5 2 491'26 206'40 655'60 5.582'7 8		
Elias Mendiola Azpeitian bizi	Soroa Soroa 6'31 m ³ pareta Kalteak Batura	0' 1 7 0' 6 4	34'51 129'82 75'72 192'06 432'21	1858/10 /12	Ibidem, 665- 569
Jose Mazerredo Bilbon bizi	Gaztainadia 48 gaztainondo Kalteak Batura	2 5' 8 8	905'80 634'00 355'19 1.894'9	1858/10 /12	Ibidem, 570- 585

¹⁵⁵ Ugarte Garrido, Jose Luis, 1998, *Urretxu eta Zumarragako Toponimia*, Euskaltzaindia, 272 or. "Norteko trenbidea egin zen garaian, 1860-1865 bitartean eritegia egon zen baserri honetan".

¹⁵⁶ Non bizi den agertzen ez denean, uste da Zumarraga bertakoa dela.

			9		
Juan Agirren sendia	Elizorteko soroa 35'88 m ³ pareta Kalteak Batura	5' 6 9	1.155'0 0 358'80 294'67 1.808'5 4		
Jose Olanan	Elizorteko soroa 6'24 m ³ pareta Kalteak Batura	2' 0 5	416'15 74'88 97'13 588'16		
Pedro Otegi	Loidialdeako soroa Kalteak Batura	6' 9 7	1.414'9 1 269'04 1.683'9 5	1858/10 /13	Ibidem, 586- 590
Juan Bautista Altube	Elizorteko soroa Kalteak Batura	2' 8 9	586'67 114'42 701'09	1858/10 /17	Ibidem, 601- 609
Antonio Okariz	Gaztainadia Kalteak Batura	1' 2 2	35'38 13'42 48'80		
Jose Antonio Korta	Otadia Kalteak Batura	0' 7 8	14'04 9'69 23'73	1858/10 /27	Ibidem, 635- 637
Frantzisko Ibarguren	Ibargurengo alorrak gaztainadia 13 gaztainondo Otadia Sagastia Belazea Gaztainadia 252 gaztainondo Kalteak Batura	1 7' 4 5 5 3 3 5' 0 7 1 0' 9 0 2 6' 1 5	558'40 208'00 995'54 354'70 136'00 836'80 2.068'0 0 1.147'3 9 6.605'4 3	1858/11 /4	Ibidem, 676- 681
Fernando Kolmenares Tolosan bizi	Gaztainadia 15 gaztainondo %3 Batura	3' 5 1	112'32 156'00 8'04 276'36	1858/11 /5	Ibidem, 686- 689

Jose Joakin Oria	Aldats baserriko soroa	5'	686'72	1858/11 /6	Ibidem, 699-703
	Bazterrak	9	25'99		
	Kalteak	2	109'00		
	Batura	1'	822'67		
		3			
Antonio Zaldua	Soroa	8'	1.725'5		
	Soroa	5	0		
	52'92 m ³ pareta	0	684'11		
	Kalteak	3'	740'88		
	Batura	3	613'63		
	7	3.764'12			
Inazio Antonio Alzola	Bazterrak	4'	319'50	1858/11 /10	Ibidem, 724-740
	%3	2	9058		
	Batura	6	329'08		
Bonifazio Intxaurreondo	Soroa	7'	1.538'7		
	9'54 m ³ pareta	5	4		
	%3	8	114'48		
	Batura		49'59		
			1.702'81		
Juan Jose Okariz	Gaztainadia	1	555'80		
	22 gaztainondo	5'	379'00		
	%3	8	27'89		
	Batura	8	957'69		
Pedro Gaitan de Ayala	Garadia	3	733'20	1858/11 /16	Ibidem, 760-770
	Gaztainadia	6'	774'08		
	99 zuhaitz	6	910'00		
	Kalteak	6	268'21		
		2			
		4'			
		1			
		9			
	Oianguren-aundiko gaztainadia	0'	21'39	1858/11 /17	
	Soroa	9	1.872'4		
	Soroa	3	0		
	Soroa	1	417'18		
	Bazterrak	2'	52'90		
	Gaztainadia	4	946'00		
	17 gaztainondo	0	252'00		
Kalteak	4'	473'53			
Batura	0	6.721'89			
	9				
	2'				
	3				
	0				
	4				
	3'				

		0 0			
Josefa Aizpuru	Elizosteko soroa 15'60 m ³ pareta %3 Batura	2' 3 6	479'08 187'20 19'98 686'26	1858/12 /3	Ibidem, 798-801
Agustin Mantxola Legazpin bizi	Loidiko soroa Soroa Soroa 40'51 m ³ pareta Kalteak Batura	2' 6 2 5' 8 5 7' 8 5	503'04 1.053'0 0 1.546'8 6 486'12 540'27 4.129'2 9	1858/12 /5	Ibidem, 817-822
Juan Maria Ortiz	Zelaikoa etxea Zorua %3 Batura	1' 6 0	25.093' 60 336'00 730'88 25.093' 60	1859/02 /24	GPAH 1/4693, 181-185
Jose J. Oria	Aldasbarrengo soroa Kalteak Batura	3 3' 5 7	5.069'0 7 1.460'1 7 6.529'2 4	1859/03 /2	Ibidem, 217-219
Inazio Altzela	Soroa 1'34 m ³ pareta Kalteak Batura	3' 7 8	767'34 16'08 152'26 935'68	1859/03 /4	Ibidem, 227-233
Lasa sendia Baionan bizi	Soroa 1 m ³ pareta Kalteak Batura	2' 7 5	558'25 12'00 110'83 681'08		
Jose Leon Iurrita Tarragonan bizi	Soroa 13'88 m ³ pareta %3 Soroa Gaztainadia 35 gaztainondo Kalteak Batura	0' 6 9 1' 3 8 1 7' 2 8	124'20 166'56 8'72 96'60 552'96 383'00 137'32 1.469'3 6	1859/03 /28	Ibidem, 271-280
Agustin Mantxola	Loidi etxea %3 Batura		8.502'0 2 255'06	1859/08 /22	Ibidem, 613-616

			8.757'0 8		
Juan Kruz Sarasola Tolosan bizi	Alorra Alorra 2 gaztainondo Alorra Kalteak Batura	1 3' 7 3 0' 9 9 7' 9 3	1.510'3 0 22'79 28'00 182'39 804'20 2.547'6 6	1860/05 /19	PT 3377, 477- 489
Jose Leon Iurrita eta Jose F. Arteaga	Gurdibide aldaketa %3 Batura	1' 1 0	223'30 6'69 229'99		
Inazia Altzola	Gurdibide aldaketa 1304 zuhaitz %3 Batura	1' 5 5	116'25 469'44 17'57 603'26		
Agustin Mantxola	Gurdibide aldaketa Id. %3 Batura	5' 5 6 0' 1 7	1.128'6 8 34'51 34'89 1.198'0 8		
Jose Maria Iartza	Soroa Belazea Batura	8 3' 0 0 3' 4 2	14.525' 00 109'44 14.634' 44	1860/12 /29	GPAH 3/2859, 778-780
Jose Jabier Oria	Oianguren- aundiko soroa Kalteak Batura	1 8' 9 9	2.867'4 9 380'60 3.244'0 9	1861/02 /1	PT 3296, 103- 113
Frantzisko Ibarguren	Ibargurengo garadia 135 zuhaitz Kalteak Gaztainadia Belazea Sagastia Belazea Gaztainadia	1 7' 8 9 2' 3 4	427'36 807'00 228'67 74'88 147'20 61'60 312'00 8'96 42'30	1861/06 /1	Ibidem, 324- 331

	Otadia 59 zuhaitz Kalteak Batura	3' 6 8 1 0' 8 8 7' 8 0 0' 2 8 2' 3 5	483'00 702'29 2.814'2 6		
Pedro Gaitan de Ayala Bergaran bizi	Belazea Gaztainadia 29 zuhaitz Kalteak Aristi etxeko gaztainadia 23 gaztainondo Kalteak Batura	3' 0 4 1 8' 9 6 2 5' 5 8	60'80 606'72 349'00 186'05 818'56 368'00 148'87 2.539'0 2	1861/06 /10	PT 3296, 372- 387
Fernando Kolmenares Tolosan bizi	Gaztainadia 24 gaztainondo %3 Batura	8' 5 0	272'00 297'00 17'07 586'07	1861/09 /22	Ibidem, 892- 913
Marisol Ibarguren	Haritzia Gaztainadia Belazea Soroa 112 zuhaitz Kalteak Batura	3 6' 6 0 1' 9 8 1 5' 4 0 1 2' 2 6	878'40 63'36 616'00 1.667'3 6 1.094'0 0 565'03 4.842'1 5		
Olmedako	Gaztainadia	1	508'37		

markesa	9 gaztaiondo Kalteak Batura	7' 5 3	144'00 86'52 738'89		
Jose Antonio Korta	Gaztainadia 24 arbol Kalteak Batura	1 5' 0 3	480'96 244'00 157'70 882'66		
Jose Antonio Zaldua	Soroa %3 Batura	3' 5 0	710'50 21'31 731'81	1861/12 /28	Ibidem, 1284- 1304
Bernardo Mendia eta beste lau	Bidelekua 2'88 m ³ pareta Kalteak Batura	2' 6 4	765'60 40'32 736'24 1.542'1 6	1862/12 /24	PT 3298, 1274- 1283
Frantzisko Ibarguren Zumaian bizi	Zuhaiztia Kalteak Batura	9' 1 6	219'84 515'42 735'26		
B. Zabalo	Gaztainadia Kalteak Batura	5' 4 0	194'40 121'19 315'59	1863/02 /12	PT 3300, 1283- 1290
Juan Kruz Mola Tolosan bizi	Soroa Soroa Gaztainadia Otadia 139 zuhaitz Kalteak Batura	1 2' 7 2 3 6' 0 1 1 7' 1 9 3' 8 4	1.526'4 0 7.202'0 0 618'84 84'48 1.674'0 0 2.706'2 9 13.812' 01	1863/03 /25	PT 3299, 288- 297
Pedro Otegi	Gaztainadia Kalteak Batura	1' 4 4	46'08 116'74 162'82	1863/06 /12	Ibidem, 726- 743
Jose Frantzisko Ibarguren	Oiangurengo luebakia		106'00	1864/01 /20	GPAH 1/4701, 76-77
Pedro Añorga	Gaztainadia		4.642'0 0	1864/01 /21	Ibidem, 85-89
Santos Okariz Urretxun bizi	Gaztainadia Hariztia Hariztia Kalteak Batura	1 8' 4 5 2 0'	590'40 582'40 678'60 1.386'3 0 3.237'7	1864/02 /1	PT 3381, 132- 147

		8 0 2 6' 1 0	0		
Juan Iturria	Gaztainadia		1.187'0 0	1864/02 /11	GPAH 1/4701, 131-133
Gabriel Azraiztegi Antzuolan bizi	Erreka desbideratzeko ubidea		2.570'0 0	1864/04 /1	Ibidem, 204- 208
	Oiangurengo belazea Gaztainadia Kalteak Batura	2 9' 6 6 3 3' 5 4	889'80 1.142'0 6 1.428'7 9 3.460'6 5	1864/04 /8	PT 3301, 513- 520
Marzelino Ugalde Urretxun bizi	Matxain-erdiko soroa 10 m ³ pareta Kalteak Batura	3 0' 0 0	6.540'0 0 180'00 2.827'8 0 9.547'8 0	1864/06 /13	Ibidem, 860- 871
Olmedako markesa	Garadia 3 haritz Kalteak Bidea Batura	2 0' 8 5 5' 1 0	542'10 24'00 97'59 112'20 775'89	1866/08 /6	PT 3383, 1127- 1145
Batura osoa			164.784 '45		

4. agiria: "Reglamento"

Aprobado por Real orden de 16 del actual, para la policía de los patios y muelles de las Estaciones del Ferro-carril del Norte de España en la Provincia de Guipúzcoa.

Servicio de viajeros.

Artículo 1º Los carruages¹⁵⁷ que conduzcan personas á la estación, ya sea para salir en los trenes ó para otros asuntos, deberán abandonar el patio tan luego como hayan dejado aquellas y sus equipajes.

Sin embargo, si dichos carruages debiesen tomar alguna persona para su regreso á la población, podrán esperer en el patio, colocándose en hilera al extremo de la derecha.

Art. 2º Los coches de las empresas de omnibus y carruajes particulares, se situarán, á la llegada de los trenes, sin preferencia alguna, en frente de la puerta principal de salida con la zaga hácia la fachada del edificio, de modo que el público pueda subir con comodidad y sin bajar del anden, á cualquiera de ellos que tenga por conveniente. No podrán entrar en el patio sino quince minutos antes de la llegada de los trenes, y deberán dejarlo libre tan luego como el público lo haya evacuado.

Art. 3º Los servicios prestados á los viajeros por los mozos de la compañía, en la carga y descarga de equipajes del mostrador adentro, son gratuitos.

Servicio de mercancías

Art. 4º Se permite la entrada en los patios de mercancías:

1º A los carruages de las empresas de transporte á domicilio.

2º A los carruages y mozos que traigan mercancías á la estación.

3º A los carruages que vengán á cargar mercancías, pero con la expresa condición de que sus conductores sean portadores de los talones de la mercancía que hayan de sacar.

Estos carruages no permanecerán en los patios mas que el tiempo necesario para la carga y descarga de sus mercancías.

4º A los mozos portadores de talones que vengán á sacar mercancías.

Art. 5º Los talones que presenten los carreteros y mozos para la extracción de mercancías, serán taladrados á la entrada de la estación por un portero de la misma, con el fin de ue no puedan volver á servir para el indicado objeto.

Art. 6º Se prohíbe la entrada y permanencia en los patios de mercancías á todo carruaje no comprendido en los casos arriba mencionados.

Art. 7º Se prohíbe así mismo la entrada en dichos patios á mozos que no vengán á entregar ó sacar mercancías.

Art. 8º Los carruajes y mozos que traigan ó vengán á recoger mercancías, no podrán subir á los muelles ni permanecer en la estación mas tiempo que el puramente necesario para aquellas operaciones.

Art. 9º Desde el día 1º de Abril al 30 de Setiembre, estarán abiertas las estaciones para la recepción y entrega de las mercancías que se trasporten á menor velocidad que los viajeros, por lo menos desde seis de la mañana hasta las seis de la tarde, y para la recepción y entrega de los encargos y demás objetos expedidos á la velocidad que los viajeros, desde la misma hora hasta las ocho de la noche. Desde 1º de Octubre al 31 de Marzo se abrirán los mas tarde á las siete de la mañana, y no se cerrarán, por lo menos, hasta las cinco de la tarde, y las ocho de la noche respectivamente. Por excepción, los domingos y dias festivos se cerrarán á mediodía los despachos de mercancías.

Disposiciones comunes á ambos servicios

Art. 10º Se prohíbe que se sitúe ningun carruaje en los caminos que conducen á las estaciones.

¹⁵⁷ Carruages edo carruajes bietara idatzirik dago. ZUA, D,6,1,26

Art. 11° Queda terminantemente prohibido todo privilegio á favor de las empresas de carruajes destinados al trasporte de los viajeros y mercancías, en la entrada, permanencia y circulación en las dependencias de las estaciones.

Art. 12° Toda persona que entre en las estaciones debe conformarse con los reglamentos y órdenes de los empleados de la compañía.

Art. 13° Los empleados del Gobierno vigilarán el mas exacto cumplimiento de este Reglamento, y me denunciarán las faltas que se cometan para la imposicion del castigo que corresponda.

San Sebastian 28 de Julio de 1864. El Gobernador = Miguel María de Artazcoz

5. agiria: COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Situación del 31 de Diciembre de 1886¹⁵⁸

ACTIVO	Pesetas, Cts	PASIVO	Pesetas, Cts
Caja	1.640'10	Capital	2.750.000'00
Acciones en cartera destinadas	1.247.500'00	Banco de Bilbao	515.255'12
Gastos de Establecimiento	2.304.529'14	Intereses	4.593'31
Varias cuentas deudoras	195.182'42	Abonarés de Acciones	166.905'54
Suma	3.748.851'66	Varias cuentas acreedoras	312.097'69
Valores en depósito, nominales	192.275'12	Suma	3.748.851'66
Depositos de Administradores	200.000'00	Varios contratistas s/c de dep. nominales	192.275'12
Suma	4.141.126'78	Adminis. S/c de garantía.	200.000'00
		Suma	4.141.126'78

El Presidente del Consejo de Administración
Francisco de Igártua

El Contador
Ignacio de Pringas

SECCION DE DURANGO Á ZALDIBAR

Movimiento general del año 1886

MESES	VIAJER.				MERCAN.			
	Nº	Nº	Nº	Nº	Equip.	Mensajerías	Mercer	Total
	1ª cla	2ª clase	3ª cla.	Total	Kilogra.	Kilogra.	Kilogra.	Kilogra.
Junio,23	138	188	706	1.032	3.340	284	65.811	69.435
Julio	1.715	1.586	4.607	7.908	36.114	2.227	216.550	254.891
Agosto	1.645	1.635	4.930	8.210	51.858	1.356	244.355	297.569

¹⁵⁸ Mitxelena Kulturunea, F.G. C-408 F-42

Setiembre	1.068	1.282	5.112	7.462	31.197	3.826	224.552	259.575
Octubre	120	326	3.187	3.633	27.725	1.399	243.368	272.392
Noviembre	75	177	2.060	2.312	12.624	933	215.037	228.594
Diciembre	48	110	2.470	2.628	13.537	1.045	199.657	214.239
Totales	4.809	5.304	23.072	33.185	176.395	11.070	1.409.230	1.596.695

COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Su situación del 31 de Diciembre de 1887¹⁵⁹

ACTIVO	Pesetas, Cts	PASIVO	Pesetas, Cts
Caja	1.728'17	Capital 5.500 acciones de 500	2.750.000'00
Acciones en cartera	333.585'14	Anticipo de la Dip. Vizcaya	122.100'00
Acciones consignadas á contratistas	657.414'86	Banco de Bilbao	76.099'01
Oblig. Hipotecarias en cartera	710.500'00	Abonarés de acciones expedi...	236.621'03
Almacén	22.468'60	Obligaciones hipotecarias. . .	2.738.147'97
Economato	1.230'50	Amortización de Obligaciones	1.000'00
Gastos de Establecimiento	4.258.448'13	Cupón num.1 de 4.079 Oblig.	50.987'50
Intereses	47.423'47		
Valores de contratistas en depósito	173.106'30	Contratistas s/c en Depósitos	235.970'40
Varias cuentas deudoras individual.	59.845'20	Varias cuentas acreedoras ind.	54.824'46
Suma	6.265.750'37	Suma	6.265.750'37
Depósitos de Administradores	240.000'00	Depósitos de Administradores	240.000'00
Total	6.505.750'37	Total	6.505.750'37

El Presidente del Consejo de Administración
Francisco de Ygártua

El Contador
Juan de Urrutia

SECCION DE DURANGO Á ZALDIBAR Y ELGOIBAR

Movimiento general desde 1º de Junio hasta 31 de Diciembre de 1887

MESES	VIAJER.				Mercancias Kilogra.	Gastos ¹⁶⁰ Pesetas	Productos ¹⁶¹ Pesetas
	1ª cla.	2ª cla.	3ª cla.	Total			
Junio	318	467	3.990	4.775	365.949	2.548'11	2.450'45
Julio	1.372	1.117	4.265	6.754	334.337	2.331'58	3.819'87
Agosto	1.318	1.989	4.317	7.624	745.286	4.811'70	4.697'55
Setiembre	1.546	2.650	7.149	11.345	1.376.553	8.021'71	9.967'55
Octubre	1.019	2.951	11.246	15.216	1.991.463	11.966'97	16.229'46
Noviembre	622	1.196	8.349	10.167	2.903.882	12.267'78	14.124'66
Diciembre	599	746	10.023	11.368	1.805.297	12.530'55	12.062'26
Totales	6.794	11.116	49.339	67.249	9.522.767	54.478'40	63.351'80

El Presidente del Consejo de Administación

El Contador

¹⁵⁹ Ibidem, F.G. C-408 F-48

¹⁶⁰ Gastos de explotación

¹⁶¹ Productos de explotación

COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Su situación en 31 de Diciembre de 1888¹⁶²

ACTIVO	Pesetas, Cts	PASIVO	Pesetas, Cts
Caja	24.641'46	Capital 5.500 acciones de 500	2.750.000'00
Banco de Bilbao-Saldo deudor	265.964'13	Anticipo de la Dip. Vizcaya	122.000'00
Acciones en cartera	333.585'14		
Acciones consignadas á contratistas	254.911'86	Abonarés de acciones expedi...	191.833'14
Gastos de Establecimiento	5.491.411'67		
Intereses	118.367'77	Obligaciones hipotecarias. . .	3.451.862'77
Almacén general	25.529'09	Varias cuentas acreedoras ind.	277.913'48
Almacén de Tracción	1.237'07		
Economato	2.388'40		
Valores de contratistas en depósito	144.111'84		
Varias cuentas deudoras	131.558'02		
Suma	6.793.709'39	Suma	6.793.709'39
Depósitos de Administradores	260.000'00	Depósitos de Administradores	260.000'00
Total	7.053.709'39	Total	7.053.709'39

El Presidente de la Compañía,
Francisco de Igártua

En Contador General,
Juan de Urrutia

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Movimiento de 1888 en las secciones en explotación siendo hasta Vergara de seis meses

MESES	VIAJER.				Mercancias Kilogra.	Gastos ¹⁶³ Pesetas	Producto ¹⁶⁴ Pesetas	Diferencias ¹⁶⁵ Pesetas	Diferencias ¹⁶⁶ Pesetas	Producto ¹⁶⁷ Pesetas
	1ª cla.	2ª cla.	3ª cla.	Totales						
Enero	536	673	9.484	10.693	2.120.030	11.622'16	12.228'70		606'24	
Febrero	473	532	7.502	8.507	1.561.600	11.363'11	9.553'78	1.809'33		
Marzo	444	598	8.079	9.721	1.743.793	12.013'49	10.936'37	1.077'12		
Abril	448	830	10.581	11.859	2.322.420	11.132'50	13.279'01		2.146'51	
Mayo	798	1.244	13.195	15.237	2.325.768	11.132'54	15.722'25		4.289'71	
Junio	1.418	1.557	14.832	17.807	2.287.434	12.601'58	18.692'94		6.091'36	
Julio	3.343	2.885	21.828	28.056	2.393.112	10.770'04	29.167'75		18.397'71	
Agosto	3.590	3.435	21.006	28.031	3.186.322	14.342'71	322.996'78		18.654'07	

¹⁶² Ibidem, F.G. C-408 F-54

¹⁶³ Gastos de explotación

¹⁶⁴ Producto bruto

¹⁶⁵ Diferencias en menos de productos que los gastos

¹⁶⁶ Diferencias en más de productos sobre gastos

¹⁶⁷ Producto líquido

Setiembre	2.545	2.501	20.513	25.559	2.605.455	14.237'92	28.031'02		13.793'10	
Octubre	1.074	1.437	16.845	19.356	2.732.965	15.426'50	22.783'63		7.357'13	
Noviembre	536	770	11.054	12.360	2.873.525	19.056'52	17.318'89	1.737'63		
Diciembre	605	978	15.892	17.475	3.232.194	16.544'90	21.679'19		5.134'29	
Totales	15.810	17.440	171.411	204.661	29.390.350	160.544'27	232.390'31	4.624'08	76.470'12	71.846'04

El Director Gerente
Sabino de Goicoechea

El Jefe de Movimiento
R. Moreno Goñi

Beneficio líquido de la explotación = 71.846'04 pesetas.

COMPañÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Su situación en 31 de Diciembre de 1889¹⁶⁸

ACTIVO	Pesetas, Cts	PASIVO	Pesetas, Cts
Caja	3.241'35	Capital 5.500 acciones de 500	2.750.000'00
Banco de Bilbao	95.798'59	Anticipo de la Dip. Vizcaya	122.100'00
Acciones en cartera	3.769'65	Abonarés de acciones a favor de contratistas	2.205'84
Acciones consignadas á contratistas	60.230'35	Obligaciones hipotecarias	3.451.862'77
Gastos de Establecimiento	6.089.732'79	Contratistas s/c de garantías	79.566'60
Intereses	181.753'75	Varias cuentas acreedoras	153.995'62
Almacén general	24.597'67		
Almacén de Tracción	2.318'50		
Economato	3.530'17		
Valores de contratistas en depósito	79.566'60		
Varias cuentas deudoras	12.191'41		
Suma	6.559.730'83	Suma	6.559.730'83
Depósitos de Administradores	220.000'00	Administradores s/c depósitos	220.000'00
En junto	6.779.730'83	En junto	6.779.730'83

El Presidente de la Compañía,
Francisco de Igartua

El Contador General,
Juan de Urrutia

Movimiento general del año de 1889

MESES	VIAJER.				Mercancias Kilogra.	Producto ¹⁶⁹ Pesetas	Producto ¹⁷⁰ Pesetas	Gastos ¹⁷¹ Pesetas	Producto ¹⁷² Pesetas	
	1ª cla.	2ª cla.	3ª cla.	Totales						
Enero	529	746	11.208	12.483	9.337'86	2.062.395	6.022'26	15.360'12	16.642'61	1.282'49
Febrero	509	708	10.503	11.720	8.876'90	2.197.519	6.270'10	15.147'00	14.880'15	266'85
Marzo	661	811	13.125	14.597	10.665'70	2.346.119	6.850'20	17.515'90	13.787'00	3.728'90
Abril	577	935	12.643	14.155	10.481'82	2.764.783	7.497'98	17.979'80	14.779'80	3.199'81
Mayo	830	1.205	14.681	16.716	12.542'95	2.809.833	7.978'23	20.521'18	14.327'87	6.193'31
Junio	1.753	1.616	23.692	27.061	20.868'98	2.885.984	7.834'73	28.703'71	14.178'37	14.525'34
Julio	3.023	2.356	16.411	21.790	18.117'17	3.136.476	8.575'32	26.692'49	14.909'82	11.782'67

¹⁶⁸ Ibidem, F.G. C-408 F-43

¹⁶⁹ Producto bruto

¹⁷⁰ Productos brutos totales

¹⁷¹ Gastos de explotación

¹⁷² Producto líquido

Agosto	4.053	3.555	20.079	27.687	27.218'05	3.635.344	9.916'31	37.135'36	17.788'89	19.346'47
Setiembre	4.051	4.298	20.464	28.813	35.732'14	3.933.813	12.527'05	48.259'19	21.615'26	26.643'93
Octubre	1.914	2.528	18.706	23.143	24.388'84	3.471.891	12.011'54	36.400'35	22.550'13	13.850'22
Noviembre	2.745	691	11.537	14.973	17.585'43	3.615.663	11.534'91	29.120'34	22.714'21	6.406'13
Diciembre	1.184	2.752	13.742	17.678	18.419'52	2.839.496	10.046'85	28.466'37	21.582'64	6.883'73
Totales	21.829	22.196	186.791	230.816	214.236'36	35.699.346	107.065'45	321.301'81	209.756'94	111.544'87

El Director Gerente,
Sabino de Goicoechea

El Jefe del Movimiento y Tráfico,
R. Moreno Goñi

LIQUIDACIÓN DE BENEFICIOS:	Producto liquido de explotación	111.544'87
	Saldo de intereses	65.767'63
	Totales	177.312'50

COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Su situación en 31 de Diciembre de 1890¹⁷³

ACTIVO	Pesetas, Cts	PASIVO	Pesetas, Cts
Caja	996'79	Capital 5.500 acciones de 500	2.750.000'00
Gastos de Establecimiento	6.288.364'67	Obligaciones hipotecarias	3.451.862'77
Intereses anteriores	188.790'04	Anticipo de la Dip. Vizcaya	122.100'00
Acciones en cartera	41.000'00	Banco de Bilbao	180.488'68
Almacén general	19.883'76	Liquidación de beneficios	38.572'21
Almacén de Tracción	2.579'38	Varias cuentas acreedoras	14.221'48
Economato	3.648'30		
Varias cuentas deudoras	12.072'20		
Suma	6.557.245'14	Suma	6.557.245'14
Depósitos de Administradores	260.000'00	Administradores s/c depósitos	260.000'00
Total	6.817.246'14	Total	6.817.246'14

El Director Gerente
Contador general,

El Presidente del C. de Adm. El

Sabino de Goicoechea

Francisco de Igártua

Juan de Urrutia

COMPAÑÍA DEL FERROCARRÍL DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA

Cuadro demostrativo del movimiento, productos y gastos de esta línea durante el año 1890

MESES	VIAJER.				Mercancias	Producto ¹⁷⁴	Gastos ¹⁷⁵	Producto ¹⁷⁶	
	1ª	2ª	3ª	Totales					Pesetas
Enero	815	2.362	9.534	12.711	14.180'81	2.935.711	24.600'54	23.356'04	1.244'50
Febrero	952	3.306	9.784	113.042	14.861'95	2.624.227	24.163'41	24.038'66	124'75

¹⁷³ Ibidem, F.G. C-408 F-65

¹⁷⁴ Productos brutos totales

¹⁷⁵ Gastos de explotación

¹⁷⁶ Producto líquido

Marzo	878	2.228	10.152	13.258	14.338'87	2.566.398	23.790'10	21.155'16	2.634'94
Abril	1.059	2.916	10.455	14.430	16.850'86	2.700.278	26.304'15	22.644'11	4.260'04
Mayo	2.708	1.405	18.047	22.160	22.611'61	2.265.027	31.167'23	23.952'75	7.214'48
Junio	3.762	1.851	20.162	25.775	27.704'84	3.267.538	38.697'68	24.595'38	14.102'30
Julio	6.306	2.593	18.530	27.429	33.560'71	3.703.828	46.032'19	24.249'94	21.782'25
Agosto	8.495	3.683	22.486	34.664	49.516'91	3.653.621	61.320'54	25.431'57	35.388'97
Setiembre	6.880	2.741	20.832	30.453	41.621'18	3.499.240	54.150'94	25.906'50	28.244'44
Octubre	3.308	1.517	17.127	21.952	25.821'57	3.598.704	38.375'96	26.378'43	11.997'53
Noviembre	2.106	2.207	10.406	14.719	16.973'11	1.835.946	24.463'48	25.513'88	1.050'40
Diciembre	2.672	2.254	13.922	18.848	20.837'52	2.381.602	30.122'24	24.631'33	5.490'91
Totales	39.941	28.063	181.437	219.441	298.879'94	35.032.111	423.688'46	291.253'75	132.434'71

**El Director Gerente
general,**

Sabino de Goicoechea

El Contador

Juan de Urrutia

Producto líquido de explotación
Impuesto satisfecho al Estado por la inspección de la línea
Diferencia

132.434'71
93.862'50
38.572'21

6. agiria: Zabalera ezberdineko trenbideak Gipuzkoan

Zabalera	Trenbide izena	Tren-mota	Kokapena	
600	PESA	Industrial	Legazpi-Zumárraga	
	Cemento Rezola		Añorga	
	Zerain	Meategikoa	Zerain	
750	Mutiloa	Meategikoa	Mutiloa-Ormaiztegi	
850	Aiako Haitzak	Meategia		
914	Irun-Elizondo	Mistoa ¹⁷⁷	Irun-Elizondo	
1000	EuskoTren			Donostia-Bilbo
				Zumárraga-Durango
				Maltzaga-Gasteiz
				San Prudentzio-Oñati
	Plazaola	¹⁷⁸	Donostia-Iruñea	
	Urola	Tranbia	Zumárraga-Zumaia	
	PESA		Legazpi-Zumarraga	
Hernani	Donostia-Hernani			
Topo	Donostia-Hendaia			
Uliakoa	Donostia			
Donostiako tranbiak		Donostia		
Indeterminatua	Igeldo		Donostia	
	C.A.F.	Industrial	Beasain	
	Lorditz	Meategikoa	Berastegi	

¹⁷⁷ Bidaiariak eta merkantziak garraiatzeko tren.

¹⁷⁸ Lehen aldi batean meategikoa, gero mistoa.

	Artikutza	Artikutza-Erreterria
	Arditurri	

RESUMEN EN CASTELLANO

LA INFLUENCIA DE LOS FERROCARRILES EN ZUMARRAGA

La influencia del Ferrocarril del Norte en Zumarraga

El 15 de agosto de 1864 se inauguró en la comarca del Alto Urola y en la totalidad de la provincia guipuzcoana el Ferrocarril del Norte con la asistencia de la reina Isabel II. El primer tren oficial pasó por nuestra estación a las 9:45 de ese día.

Según publicó el escritor Gustavo Adolfo Bécquer en la revista “El Contemporáneo” el día 21 siguiente, el tren donde viajaba el importante séquito real realizó el trayecto Madrid - San Sebastián en diecisiete horas, habiendo comenzado el itinerario a las 17:00 horas del día anterior, pasando por El Escorial, Ávila, Medina del Campo, Valladolid, Burgos, Miranda, Olazagutía – Beasain (este último era el tramo que propiamente se inauguraba, y estaba repleto de túneles) y San Sebastián, donde tuvieron lugar los principales actos del evento.

1.-Situación de Zumarraga durante la construcción del Ferrocarril; cuestiones a tener en cuenta para la construcción; actitud ejemplar de la Diputación.

En 1860 Zumarraga contaba con 1.393 habitantes. La mayoría de ellos estaba dedicada a actividades agrícola-ganaderas y residía en el casi centenar de caseríos que se dispersaban por los tradicionales barrios, teniendo como lengua de comunicación el euskera.

Una vez que, tras arduas deliberaciones, se abandonó la idea de atravesar los Pirineos occidentales por los Alduides y se optó por hacerlo por Irun, hubo que decidir la realización del trazado a seguir por la vía férrea en el tramo vasconavarro. Gracias en parte a la labor realizada por Bergara, en Madrid se acordó realizar ese trazado por Zumarraga, en contra de otros dos itinerarios, no habiendo habido nunca la posibilidad práctica de haber tomado esa decisión haciéndolo pasar por Segura, pues nunca se realizó ningún proyecto por sus terrenos. Ello tuvo como consecuencia la consideración de nuestra villa como punto o eje geográfico básico.

Aprobación del primer proyecto oficial en 1856

Fue realizado y fechado el 15 de mayo de 1856 y comunicaba los puntos de Otzaurte y Ormaiztegi, introduciendo así en el trazado las zonas altas de los valles del Oria y del Urola. Disponía de un buen número de túneles y puentes. Abandonaba el valle del Urola y conectaba con el del Oria por el túnel de Eizaga (su trazado discurría por terrenos más altos que los que ocupa el actual).

Comportamiento ejemplar de la Diputación Foral de Gipuzkoa

La ágil y previsoramente actitud de la Diputación Foral le llevó a preparar de antemano el dinero necesario para el proyecto. Ya se estaba pensando en ello el 6 de abril de 1857, e incluso el 29 de diciembre de ese mismo año firmaron en París sus representantes el correspondiente convenio con la *Sociedad General de Crédito Mobiliario Español*, que preveía el aporte en cuatro años de veinticinco millones de reales para el tramo desde el Bidasoa a Ordizia, más un tercio de esa misma cantidad para el tramo Ordizia – Zumarraga, obligándose la empresa a llegar desde la frontera a nuestra villa en el plazo de cuatro años, y debiendo ella misma realizar las labores de compra de los terrenos, explanaciones, construcción de túneles y puentes y estaciones, etc. Para recaudar los fondos necesarios, el Diputado General hizo un llamamiento a los

guipuzcoanos el 4 de enero de 1858, designando los lugares y personas que se ocuparían de recoger las aportaciones, y comunicando a los Ayuntamientos que lo desearan que, en caso de que lo necesitasen, podían vender sus bienes de propios. Más tarde, en septiembre de ese mismo año, dio a conocer que la ya conocida empresa se ocuparía de construir el trazado desde Zumarraga hasta Navarra, firmando el correspondiente contrato ese 15 de septiembre.

La recaudación en el Alto Valle del Urola

La aportación municipal y popular fue importante: en Legazpi se lograron recaudar 60.000 reales; en Urretxu, 116.000; en Zumarraga, 132.000 reales; en Ezkio, 4.000; en Gabiria, 7.000; y en Ormaiztegui, 30.000. Aunque sobre todo contribuyeron muchos pequeños aportadores, uno de los que más dio fue el zumarragarra Ignacio Alzola: 30.000 reales.

La adjudicación del tramo Olazagutia – Beasain y el plazo final de sus obras

Tras la aprobación oficial del proyecto, el Gobierno autorizó a la empresa constructora el 11 de julio 1856 a realizar el trazado Burgos – Irun, así como para importar desde el extranjero los materiales necesarios; adjudicó definitivamente el trabajo el 18 de octubre siguiente, por medio de real decreto, señalando el plazo de cuatro años para la finalización del tramo Burgos – Olazagutia, y de siete para el tramo Olazagutia – Beasain. De todas formas, la aprobación definitiva de los planos del trazado no llegó hasta el 5 de mayo de 1858. Sin embargo, y como veremos, las obras se finalizaron más tarde de lo que en principio se había pensado.

Los kilómetros del trazado del Ferrocarril del Norte en el Alto Valle del Urola

Teniendo como punto kilométrico cero a Madrid, el trazado entraba en Gipuzkoa por Otzaurte en el punto 542,20, llegando a Igartza (Beasain) en el 580,50 (por Zumarraga discurría en el tramo de dos kilómetros y medio, entre los puntos 565,50 y 568).

La adquisición de los terrenos en el municipio de Zumarraga, 1858-1866

El 7 de agosto de 1858 tuvo lugar la designación de los peritos por las partes interesadas: mientras los propietarios de los terrenos afectados eligieron para tal trabajo al arquitecto Santiago Sarasola, la empresa que había de hacer las obras eligió al experto Francisco Eizaguirre.

Aunque las expropiaciones de terrenos tuvieron lugar, fundamentalmente, entre 1858 y 1862, algunas se retrasaron hasta 1866. Dicho trabajo tuvo la complicación añadida de que las parcelas eran muchas y pequeñas, además de que en muchas ocasiones, sus propietarios no residían en la zona, siendo utilizadas entonces por los arrendatarios. La cuantía de las expropiaciones llegó a alcanzar los 164.305 reales, incluida la demolición de la casa Zelaikoa y de la casa Loidi. Como dato curioso, se puede señalar que, de media, el metro cuadrado se pagó en nuestra villa a 92 reales, más barato que en Urretxu y más caro que en Legazpi.

Los planos de construcción del ferrocarril en Zumarraga, 1858-1862.

Habida cuenta de que el ferrocarril transcurre a través de dos kilómetros y medio por nuestro término municipal, tomaremos como referencia los cinco planos del tramo Oazurtza – Zumarraga, y otros cuatro planos, todos ellos de parcelas únicamente zumarragaras.

Los planos del Valle del Urola

Los planos del tramo Otzaurte – Urretxua fueron realizados el 10 de enero de 1858 por Arturo Orgeries. Según ellos, tras salir de Legazpi en dirección a nuestra villa, el trazado entraba en Urretxu, cruzando el río Urola cerca del molino junto a la casa natal de Legazpi, dándosele a la estación de ferrocarril una extensión cercana a cuatrocientos metros. Por otra parte, y tomado desde la entrada del tren en terrenos municipales de Legazpi, a lo largo de los siguientes trece kilómetros y medio, hasta llegar a Zumarraga, se salvaba un importante desnivel de 188 metros.

Naturalmente, el juego de planos incluía los referentes a los distintos tipos de terrenos, y también aquellos de acondicionamiento de los lugares por donde discurriría la vía férrea, desde los diques hasta las escolleras: primaba fundamentalmente la realización de zanjas para el desvío de las aguas provenientes, ya de terrenos llanos, ya de los montes.

Los planos del Valle del Oria

El paso del valle del Urola al del Oria se realizaría a través del túnel de Eizaga, pudiendo desde ese lugar accederse a Beasain según cuatro posibles trazados ofrecidos por el plano topográfico de 1858 confeccionado por Estibans. De ellos, tres discurrían por Gabiria, y el cuarto por Ezkio, Itsaso, Ormaiztegi y Salbatore. Fueron modificados posteriormente.

El año 1862 fue decisivo en las obras, pues fue entonces cuando la Sociedad General del Crédito Mobiliario Español rompió los contratos que le unían a una pléyade de contratistas y estableció un único documento con la empresa “Ernest Govin et Compañie” (EGC) para la realización del trayecto desde Olazagutia a Beasain. Aunque esa operación, y el cambio de planos habido en ese momento pudo obedecer a los accidentes ocurridos bajo las órdenes de los hermanos Pedro y Francisco Pradines, el hecho es que los desprendimientos habidos no dependían de quién desempeñase la dirección de obra, sino del propio terreno. Ese mismo año, se aceptaron los cambios de trazado aconsejados por los ingenieros de la nueva empresa.

2.-La construcción del trazado del Ferrocarril del Norte en Urretxu, Zumarraga, Ezkio y Gabiria, hasta incluso el fin de las obras

Además de la aceptación de los cambios en los planos, antes de redactar el contrato de adjudicación de los trabajos se escribió un pliego de condiciones, se eligió el sistema ferroviario y se presentó un presupuesto.

2.1. El pliego de condiciones

Aunque estaba basado en reales decretos de 1844 y 1846, fue en el citado año cuando se concluyó, asentando el ya previsto trazado de doble dirección de circulación de trenes, estableciendo fundamentalmente para el tramo guipuzcoano un trazado llano y con tuneles, escolleras, terraplenes, muros de contención, etc. Lógicamente, preveía un sistema de alcantarillado que desviase las aguas, muros de protección de metro y medio, y condiciones específicas para el propio trazado, raíles, locomotoras, estaciones, casas de guardas, túneles e, incluso, telegrafía.

La empresa “Camino de Hierro del Norte de España” previó gastar en el trazado guipuzcoano ciento cuarenta y cuatro millones de reales, siendo el costo por kilómetro más caro en el Goierri que en el Beterri, llegando el trozo zumarragarra a costar más de dos millones de reales (el costo por kilómetro en el tramo entre Arama e Irún no llegaba a un millón de reales). A modo de ejemplo, y mientras en el Beterri se gastó más

en expropiaciones, en el Goierri la mayor parte del gasto se produjo en las explanaciones, construcción de túneles, en las obras de fábrica, etc.

2.2. Las obras del Ferrocarril del Norte en Zumarraga, 1858-1864

Llegado el momento de la construcción de las obras en el tramo guipuzcoano, no había en la provincia ni capacidad técnica ni económica para ello. Si en el aspecto tecnológico el Gobierno hubo de adjudicar prácticamente la totalidad del material necesario (raíles, locomotoras, etc.) a empresas extranjeras, tampoco había posibilidad financiera pública en Gipuzkoa de reunir de forma inmediata los ciento cuarenta y cuatro millones de reales necesarios para acometer el proyecto: normalmente, las cantidades exigidas por el tipo de obras y los préstamos que se solían conceder en el entorno guipuzcoano solían ser escasos, nunca parecidos a las que se iban a emplear en la construcción del ferrocarril. De hecho, el *Banco de San Sebastián*, se fundó una vez comenzados los trabajos. Por todo ello, la presencia de capitales extranjeros en las obras fue una realidad.

Los grandes desniveles a salvar en el tramo Olazagutia – Beasain hicieron que se diese a la construcción de este trozo un tratamiento especial; llegó no obstante a ser complicado. Las labores de ejecución de los trabajos se adjudicaron a una única compañía, la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español*, quien las ejecutó en dos etapas. Como ya sabemos, en la primera, entre 1858 y 1862, subcontrató los trabajos entre una gran cantidad de empresas pequeñas, y durante 1863 y 1864, tras romper los contratos con éstas por la siniestralidad habida, lo hizo con la ya conocida “Ernest Govin et Compagnie”.

Destacar que entre las personas o empresas que se dedicaron a las obras en Zumarraga estuvieron los ingenieros Letourneur y Lemairc, la notaría de Zumarraga (Miguel Eizaguirre); el túnel de Eizaga fue contratado en una primera etapa por Estevan Bergés, y posteriormente por los vitorianos Azkarraga, Atxa y el urretxuarra Legaristi, y entre los que contrataron el conjunto de obras de construcción en el resto del término municipal estaban, entre otros, los hermanos Pradines, Bernardo Mendia, el médico Juan María Artiz, Marcelino Ugalde y Vicente Zabala.

La primera etapa de las obras en Zumarraga, 1858-1862

Se detallarán a continuación, en orden cronológico, sus principales hitos.

Los detalles de construcción del tramo Ordizia – límite con Navarra se alcanzaron en París el 1 de septiembre de 1858. En virtud de ese acuerdo, la *Sociedad General del Crédito Mobiliario de España*, empresa responsable de las obras, concedió a la Diputación Foral una prórroga de ocho meses para hacerse con las acciones que esperaba recibir de Cuba.

El 12 de septiembre siguiente el jefe de ingenieros de la mencionada empresa, Letourneur, comunicó los detalles de veintidós obras. Los trabajos de construcción del túnel de Eizaga, así como de los kilómetros 566 y 567, fueron encargados a Estevan Bergés, asociados con los vitorianos Azkarraga y Atxa, por la cantidad de 1.436.274 reales, quien los subcontrató a sus socios por el diez por ciento de esa cantidad.

La subcontratación de las obras adjudicadas a Bergés, 1859-1864

De forma provisional, el 18 de febrero de 1859 subcontrató las obras al ya conocido Legaristi y al vitoriano Pedro Lete; posteriormente, entre junio y noviembre de 1860, Legaristi concluyó con él cuatro convenios y, por fin, el 9 de julio de 1860, la sociedad compuesta por los ya conocidos Azkarraga, Atxa y Legaristi subcontrataron de forma definitiva los trabajos, siempre logrando Bergés un porcentaje de todos esos

movimientos. Con todo ello, estos subcontratistas realizaron el túnel de Eizaga, el nuevo camino de Loidi y los trabajos de la trinchera.

Legaristi abandonó la sociedad más tarde, dejando sus ocupaciones en ese campo en manos de Pedro Lete; además, recibió 35.980 reales de Bernardo de Mendia por desviar el nuevo camino junto a Loidi. A partir del 9 de julio siguiente Artiz, Ugalde y Zabala entraron en la sociedad, abandonándola poco después Atxa por problemas de salud; finalmente, el 20 de marzo de 1864 Artiz cedió su parte en la sociedad a Mendia por veinte mil reales.

En 1859 el francés Julio Capgras se hizo con la explotación de las canteras de los caseríos Atxibita y Egia; además, se ocupó de construir un horno para producir cal y de traer carbón; ese 14 de noviembre los hermanos Pradines arrendaron al Ayuntamiento la antigua ermita Elizaberria (Santa María de la Piedad o de Zubiaurre), y a partir de diciembre de ese mismo año Antonio Atxa solicitó del Alcalde el permiso necesario para poder trabajar en domingo en la zona de Egibide, poniendo para ello como excusa la perentoria necesidad de finalizar esos trabajos y los rigores meteorológicos de la época, que dificultaban los trabajos. Comoquiera que esa autorización superaba las atribuciones municipales, el Alcalde tramitó la solicitud vía Gobierno Civil, autorizándola finalmente el obispo el 27 de diciembre, aunque siempre con la condición de escuchar antes misa los trabajadores.

El 9 de marzo de 1860, y para asegurar la construcción de los túneles del tramo Zumarraga – Ormaiztegi, los ya conocidos contratistas llegaron a acuerdos con los legazpiarras Urzelai, Guridi y Berasategui para utilizar la piedra de la cantera Arraseta; también en ese año acordaron el transporte de arena, cal y piedra desde el barrio de Eizaga a su túnel, y se siguió asegurando desde Masukariola y la ermita de la Piedad el aporte de materiales para las obras, fundamentalmente piedra y madera, y se contrató la continuación de trabajos en las cercanías de Egibide.

Durante 1861 se siguieron asegurando los aportes de materiales desde las canteras de Mendaraz y Egia. También se iniciaron una serie de cambios en el casco urbano: la desviación del río, la construcción de un nuevo camino y fuente, la demolición del frontón y del molino de Jauregui (para la expropiación del frontón el Alcalde, Bernardo Mendia, contó con la necesaria autorización de los zumarragaras)

Año 1862: la nueva carretera de Zumarraga, el puente Zubi-berria y la fuente de Loidi

Este año fue fundamental para la construcción del tramo Zumarraga – Ormaiztegi. Por no poder pagar la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español* a los hermanos Pradines, éstos no pudieron pagar a sus trabajadores, por lo que el Corregidor pidió el 5 de julio al Alcalde que interviniese a favor del contratista.

Por otra parte, la construcción de la trinchera entre la estación y el túnel de Eizaga fue importante para el municipio: se demolió un puente, se construyó una nueva carretera o camino, todo ello a cargo de la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español*, y, además, se destruyó el hasta entonces servicio de suministro de agua que proporcionaba a los pobladores la fuente de Loidi, además de la casa del mismo nombre. Para solucionar el problema del suministro de aguas, el Ayuntamiento subastó las obras de este proyecto, tomándolas Juan Oiarzabal por 72.900 reales. Además, ese mismo año se construyó la fuente Iturri-Berri frente a la entrada del templo parroquial, gracias fundamentalmente a la contribución de Aguirrebengoa y Uribarren, alcanzando un gasto total de 80.387 reales.

Los pasos que se dieron en el Goierri antes de la adjudicación de las obras a la empresa EGC

Tras reconocer en la primavera de 1862 los ingenieros Lavelley y Lemairc los trabajos hasta entonces efectuados en el tramo Olazagutia – Beasain, el 6 de septiembre de 1862 la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español* cedió en Paris la realización de los trabajos del tramo Otzaurte – Igartza a la empresa “Ernest Govin et Cie”. Entre el condicionado del acuerdo al que llegaron ambas empresas, se estipulaba que los cuarenta y seis kilómetros del tramo debían estar acabados el 1 de julio de 1864 por la suma de 102.910 reales.

Puesta en marcha esta fase de las obras, antes del fin del año se establecieron multitud de convenios entre la nueva empresa y los diferentes trabajadores, poniendo como bases de actuación Zegama y Zumarraga. Lemairc alquiló el 1 de octubre la casa Sarasunea por el tiempo de dos años, y también en nuestra villa se estableció Gustavo Warman; de todas formas, los convenios auxiliares no finalizaron aquí: siguieron firmándose en los siguientes meses. También se afinaron otro tipo de cuestiones técnicas, fundamentalmente sobre la seguridad de las pendientes.

Los trabajos realizados por la empresa EGC en Zumarraga

La puesta en marcha de los trabajos de construcción en el entorno zumarragarra hizo ver la clara necesidad de instalar una tejería, lo que se hizo a pie de obra bajo la empresa EGC, siendo su tejero Francisco Bance.

Pero la llegada de la nueva empresa no trajo a Zumarraga la tranquilidad en cuanto a los accidentes, pues éstos siguieron ocurriendo, fundamentalmente junto al peligroso mojón o poste número 24, debido a la gran pendiente que exigía la obra en aquel lugar, pues, fundamentalmente cuando llovía, los desprendimientos eran continuos entre los puntos kilométricos 568,30 y 568, 50, por lo que incluso hubo que paralizar las obras en algunos momentos.

El 16 de enero de 1864 la empresa EGC firmó una serie de convenios para el acarreo de piedra y balastro al primer túnel; en abril de ese año las obras de ese elemento, subcontratadas al médico Artiz Alzola, fueron traspasadas por éste a Bernardo de Mendia. Pero las obras de este túnel no sólo afectaron a la propia localidad, sino que provocaron, incluso, un importante desacuerdo entre el Diputado General, Ramón Lizaraburu, y el encargado general de la obra, Julio Galland, a causa de la imposibilidad de tasar los daños ocurridos en su boca hasta que finalizasen los trabajos. Mientras tanto, la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español* corrió por su cuenta con el desvío de la carretera general, partiendo del templo parroquial hasta llegar a la estación. Finalmente, el 20 de septiembre se contrató por Juan Texerand a Fernando Etxeberria para finalizar entre ambos las obras de la trinchera.

2.3. Algunos problemas ocurridos tras la inauguración del Ferrocarril del Norte

La necesidad de tener que inaugurar el ferrocarril sin estar concluidas todas las labores necesarias acarrió el que los problemas y las obras hubiesen de continuar durante un largo tiempo: las estaciones de Zumarraga y Beasain estaban a medio hacer; además, la de nuestra población quedaba alejada de la carretera Madrid – Irún, y, tal y como ocurrió en multitud de localidades, no habían sido reparados o sustituidos los caminos que habían sido atravesados.

La policía del ferrocarril

Además de la defensa de trabajadores y viajeros, tenía como objetivo la prohibición de que personas y animales ajenos a la empresa estuviesen en las vías y en las propias estaciones. Debía ser nombrada por el Alcalde, y seguir el reglamento impuesto por el Gobernador. Con su instalación en la estación, hubo quejas de

empresarios de la villa y foráneos, por la prohibición de que éstos pudiesen entrar a la estación a recoger mercancías.

Zelaikoa y el cambio de límites entre Zumarraga y Urretxu

Al eliminar las obras el meandro existente en el río, se modificaron los límites entre ambos municipios tras un largo y complicado proceso que se mantuvo hasta finales de siglo. A petición del dueño de parte del terreno, Alberdi, Zumarraga conseguía salir en el conjunto del trazado con más territorio que Urretxu, además de contar en su terreno con la estación.

Los cambios se produjeron fundamentalmente en las zonas de Zelaikoa y más allá del molino de Jauregui, y aunque el Ayuntamiento de Urretxu deseó fijar mojones, incluso llegando a contratar ambas poblaciones peritos y confeccionar planos, la rapidez con que actuó la *Sociedad General del Crédito Mobiliario Español* fue efectiva.

Como más arriba ha quedado apuntado, Alberdi vendió algunos de sus terrenos a la empresa, quedando tras la modificación del cauce en Zumarraga, y solicitando posteriormente su paso a nuestra villa. El contencioso no resolvió oficialmente hasta que en 1892 las Cortes decretaron la segregación de esos terrenos de Urretxu, pasando a Zumarraga, amojonándolos ya en el siglo XX.

Las obras del túnel de Eizaga

A pesar de ser inaugurado el ferrocarril en agosto de 1864, el 10 de enero de 1865 se contrató a tres empresarios franceses para que finalizaran sus obras; aun con ello, el 26 siguiente todavía seguían sin concluir.

La fábrica de Artiz y el Ferrocarril del Norte en las décadas 1860-1870

Ya durante la construcción del ferrocarril Artiz tenía ideado el establecimiento de dos edificaciones: una fábrica de peines y otra de muebles de mimbre, separadas por ocho metros de distancia, aunque unidas por una zona cubierta. Al desear construir las junto al poste o mojón número 8 del ferrocarril, necesitaba su permiso, habiendo ya documentación sobre ello a finales de 1861.

En 1865, y además de notificar la existencia de una carpintería junto al edificio de la estación, se daba cuenta de la necesidad de que las casas o instalaciones fabriles que hubiese junto a las vías estuviesen a una distancia razonable de ellas, para no resultar afectadas por un posible incendio de las máquinas ferroviarias.

Los citados edificios fabriles de Artiz ya estaban totalmente construidos en agosto de 1876 junto al paso a nivel, y, deseando unirlos, se solicitó la correspondiente autorización, recibiendo el claro apoyo del Alcalde de la población por las bondades que recibiría la villa en tal caso. La autorización final para ello llegó el 9 de septiembre siguiente.

Las quejas presentadas entre 1863 y 1874

Efectuado el 22 de mayo de 1863 por R. Zabala, experto de Elorrio, un completo informe sobre la tasación de los daños causados a la villa por las obras del ferrocarril, establecía cinco puntos que habían ocasionado una especial incidencia: la demolición y construcción del puente Zubiberri en la carretera Madrid – Irún, y la consiguiente sustitución de dicho elemento; la construcción de un nuevo camino entre dicho puente y el templo parroquial; el corte de caminos que se dirigían a Argixao, dejando al casco urbano sin el tradicional sistema de comunicaciones a caseríos, tejería y montes; la construcción del camino carretil de Loidi; y, por fin, todo lo que tuviese que ver con la demolición de la fuente de aguas saludables de Loidi, dejando desabastecidos, entre otras, a treinta familias de Eizaga, y la consiguiente instalación de una nueva fuente.

Se solicitaron soluciones a las instancias correspondientes, pero ante su retraso y negativa, se dejó en manos de abogados su seguimiento, prolongándose las quejas durante la década de los años 70. De todas formas sí que, al menos en partes, se

solucionaron o modificaron algunas opciones, como la construcción de un camino desde la parroquia a la estación.

3.-Zumarraga, nudo de los nuevos ferrocarriles

El ferrocarril necesitó años para conseguir su óptimo funcionamiento y resultados en el Goierri y en la provincia, fundamentalmente hasta al menos el final de la Tercera Guerra Carlista; ello no obstante, a partir de la década de los años 80 la normalización de los servicios prestados por el ferrocarril fue consiguiendo que la hasta entonces nuestra rural provincia y sus pequeñas empresas comenzase un nuevo ciclo.

3.1.-Zumarraga, centro de la red ferroviaria de Gipuzkoa

El ancho de vías del Ferrocarril del Norte era importante, siendo sus gastos, mantenimiento y condiciones técnicas también parejas. Pero tanto en Bizkaia como en Gipuzkoa se estaban empezando a considerar nuevos ferrocarriles, más hábiles y flexibles, de vía estrecha.

Visto los resultados de mediana importancia del ferrocarril de vía ancha Bilbao-Tudela, y también que Bilbao y su potente industria estaba escasamente comunicada con nuestra provincia, llegando únicamente hasta Durango su red de vía estrecha, pronto se vio la importancia de establecer un ferrocarril de este tipo que uniese Gipuzkoa con Durango, dado su recorrido llano y relativamente barato de construir.

El nuevo ferrocarril de vía estrecha Durango – Zumarraga

Promovidas por los industriales de Durango y valle del Deba, se empezaron a hacer gestiones al efecto, y según estableció el autor del proyecto, Francisco Igartua, se evitaría de esa forma el largo y costoso viaje Bilbao – Miranda – Zumarraga – San Sebastián.

Creada ya el 25 de mayo de 1884 la sociedad “Compañía del Ferro-carril de Durango a Zumarraga”, y presidida por el ya conocido Francisco Igartua, rápidamente comenzó a dar sus primeros pasos

Descripción y presupuesto del proyecto Durango-Zumarraga

Eje del actual Euskotren, el ferrocarril de vía estrecha Durango –Zumarraga dividía sus 53.038 metros en tres zonas: Durango – Ermua, Ermua – Bergara, y Bergara - Zumarraga, teniendo cada una de ellas algo más de veinte, diecisiete y catorce kilómetros de longitud, respectivamente. Se le añadiría el ramal Maltzaga – Elgoibar, de casi cinco kilómetros, y salvaría las cotas de altura que iban desde los 110 metros de Durango a los 356 que había en Zumarraga, pasando por los 310 de Areitio, los 85 de Malzaga, los 162 de Bergara y los 430 de Deskarga, construyéndose al efecto seis pasos a nivel (dos de ellos en Deskarga y Zumarraga), y los importantes túneles de Areitio y el del puerto últimamente mencionado, para llegar a su fin en nuestra villa. Poseía además dos estaciones de primera clase, una en Durango y otra en Zumarraga, junto al Ferrocarril del Norte precisamente. Para todo ello, se contaba con un presupuesto de casi cuatro millones y medio de pesetas.

Segunda reunión ordinaria, 1886

Aun sin expropiar los terrenos entre Bergara y Zumarraga, ya estaba construida la primera parte del trayecto, hasta Zaldibar. Fue entonces cuando la Diputación Foral de Bizkaia prestó 122.000 pesetas, asegurándose así los trabajos en aquella provincia. Por su parte, el costo del ramal Malzaga – Bergara ascendía a casi 570.000 pesetas, y a unas 300.000 el tramo Bergara – Zumarraga.

Tercera reunión ordinaria, 1887

Una vez concluidas las expropiaciones del tramo Bergara – Zumarraga se mejoró el trazado con seis túneles, destacando los de Santa Marina y el de Deskarga,

con 613 y 612 metros, respectivamente. Aunque el suministro de material para raíles se adquirió a los Altos Hornos de Bizkaia, se hubieron de traer de Bélgica los coches, furgones y vagones.

Cuarta reunión ordinaria, 1888

Habiéndose inaugurado el tramo Durango – Bergara el 1 de julio de 1888, se construyó un acceso por carretera a Soraluze. Mientras tanto, hubo de trabajarse en el complicado y montuoso tramo Antzuola – Zumarraga, llegándose incluso a tener que adquirir para este trazado dos máquinas de Bélgica, llegando finalmente este trozo al costo de 700.000 pesetas.

Quinta reunión ordinaria, 1889

Finalizado en este año el trazado completo, se dio cuenta a los accionistas de los gastos extraordinarios y de los tenidos con ciertos contratistas, entre los que estaban las 509.523 pesetas del tramo Deskarga – Zumarraga.

Sexta reunión ordinaria, 1890

El primer año de funcionamiento este ferrocarril consiguió buenos resultados económicos; de todas formas, se hizo frente a ciertos temores de los accionistas: la posibilidad de accidentes y descarrilamientos. Afortunadamente, no los hubo en los años siguientes. Se señalaron nuevos proyectos a los accionistas: juntar las sociedades de los ferrocarriles Bilbao – Durango y Durango – Zumarraga, y, también, entre otros, la construcción del ferrocarril Elgoibar – San Sebastián.

La estación de *los Bascongados* en Zumarraga

Se cree construida por Hipólito Olaizola. Constaba de dos plantas más un desván. Mientras en la primera se ubicaban taquillas, facturación y el lugar destinado al jefe de estación, las plantas superiores eran para viviendas de los empleados. La fachada era la imagen de un caserío.

El nuevo ferrocarril de vía estrecha Zumaia - Zumarraga

Fue Pablo Alzola el primero que redactó un proyecto para este ferrocarril, en 1886, aunque ninguna empresa o institución quiso hacer frente a su construcción. De todas formas, en el periodo 1896-1909 los ayuntamientos del valle decidieron construir un tranvía eléctrico. Por fin, el proyecto definitivo fue redactado en 1920, y aprobado por la Diputación Foral, con un presupuesto de 683.070,15 pesetas. Su trazado se haría en dos partes o fases, debiéndose adquirir rápidamente dos vehículos de la marca Ford, encargar a los empresarios del ramo la electrificación de la línea, y, además de buscar los locales apropiados, abrir una línea de crédito provisional, a nombre de la Diputación para comenzar los trabajos.

La ejecución de los trabajos se subastó en 1921, y éstos se concluyeron a fines de 1925, contando con dieciséis puentes y dieciocho túneles, teniendo un costo total de 24.166.023,16 pesetas.

La ampliación de la estación de Zumarraga (1930-1938) y el dragado del río

Debido a la existencia de la estación de *los bascongados* en el entorno, la falta de espacio era evidente para esas dos estaciones, por lo que en la década de 1930 se hubo de cubrir parte del río, se ampliaron los andenes y se construyeron nuevos almacenes. La Guerra Civil retrasó el proyecto, que no se vio culminado hasta 1938. En 1946, las inundaciones provocaron el dragado del río.

El ramal del Ferrocarril del Urola entre Zumarraga y Legazpi

Si bien el Ayuntamiento de Legazpi lo solicitó en repetidas veces desde 1922, no se pudo concluir sino hasta después de finalizada la Guerra Civil, y fue construido por la empresa “Cía Constructora ABC”, contando con tres raíles para poder adaptarse a las medidas de diferentes anchos de los tres ferrocarriles existentes.

Las crecientes necesidades de la empresa de Patricio Etxeberria provocaron que en 1954 se aumentasen los servicios existentes en Zumarraga, prolongando su vida hasta 1969, por lo que respecta al ramal del Ferrocarril del Urola. A partir de entonces la empresa legazpiarra hubo de utilizar los vagones de Renfe.

4.-La influencia de los ferrocarriles en el municipio de Zumarraga y en el País Vasco

Como ya se ha comentado anteriormente, la población de Zumarraga en 1860 ascendía a 1.393 personas. A continuación podremos contemplar la influencia de los ferrocarriles en nuestra villa en el siglo XIX.

4.1.-La evolución del municipio de Zumarraga en el siglo XIX

El cambio fue espectacular: se modificaron los límites del término municipal, se multiplicaron los medios de transporte, la hostelería, y ello conllevó un profundo cambio en el municipio y en sus habitantes.

La influencia que tuvo la instalación del Ferrocarril del Norte en los diferentes municipios fue variada, y así, aunque en Zegama, Ezkio, Itsaso, Legazpi, Gabiria y en Ormaiztegi el número de habitantes bajó, no sucedió lo mismo ni en Urretxu, ni, sobre todo en Beasain o Zumarraga; éste pasó de tener 1.320 habitantes en 1860 a 2.034 en 1900. Socioeconómicamente, y según señaló en 1900 Ignacio Beláustegi, pasó de ser rural a tener un casco urbano con edificios simétricos y nuevos, nuevo ayuntamiento, nuevo hospital y nuevas escuelas, hasta ser incluso prácticamente desconocido para este autor, quien lo había abandonado décadas atrás.

4.2.-Los primeros indicadores del crecimiento en el entorno de Zumarraga

La influencia de la instalación de los ferrocarriles fue importante no sólo en nuestra villa sino en su zona de influencia. Si hasta entonces en el interior guipuzcoano las industrias existentes eran de antiguo cuño (ferrerías, fábricas de armamento, telares y alpargatas), a partir de su llegada se instalaron modernas industrias.

Ejemplo de ello fue la modernización de la empresa que instalara ya Justo Artiz después de la última guerra carlista: en aquellos sus primeros años los cien trabajadores que tenía hacían una multitud de trabajos (peines, muebles de mimbre, tambores y panderos), pero no sólo la mano de obra trabajaba en las propias instalaciones fabriles, sino incluso se llegó a contratar a personas para trabajar en sus hogares.

A finales del siglo XIX otra nueva empresa licorera y de importante tamaño se instaló en el centro de la villa de manos de Ignacio Amiel: la destilería contaba con tres naves, y ocupaba un solar de dos mil metros cuadrados, funcionando su maquinaria con agua y vapor. En ella se producía aguardiente, cognac, champan y todo tipo de licores.

De todas formas, la instalación de estos ferrocarriles provocó que se instalasen nuevas fábricas: en Soraluze, Legazpi, Azkoitia y Azpeitia.

4.3.-Zumarraga, centro de comunicaciones vascas en el siglo XIX

Aunque Zumarraga y Urretxu contaron con un servicio diario de diligencias desde 1780, la instalación del entramado de ferrocarriles en nuestra villa conllevó la instalación de pensiones, posadas y hoteles. La primera fonda que se abrió fue la *Fonda Marquina*, y en 1865 nació el *Hotel Altuna*, que con los años cambio su denominación a la de *Hotel Urola*.

Por una parte, las carreteras construidas en 1862 (por un lado la Zumaia – Salbatore, y por otro la Azpeitia – Urretxu), y por otra el que para ir en tren desde Bilbao a San Sebastián hubiese que pasar por Zumarraga, y que a partir de 1889 pudiese desplazarse entre esas capitales por el ferrocarril Durango – Zumarraga, hizo que

nuestra villa estuviese bien comunicada con todos los pueblos de la provincia, así como con Bilbao, Madrid y París.

4.4.-Juan Bautista Buska Preto y la trikitixa en Zumarraga

Habiendo probado suficientemente Javier Ramos la evolución de la trikitixa: fue inventada en Viena, y a partir de 1830 creció, se fabricó y comercializó en la capital francesa. Más tarde, se expandió desde allí a Italia y España.

¿Cómo y cuándo llegó la trikitixa al País Vasco?

Aunque no se sabe con certeza, hay dos teorías. La primera de ellas señala que la trajeron los trabajadores alpinos piamonteses y franceses, y también los italianos cuando acudieron a construir el ferrocarril. La segunda señala que, tal y como ocurrió en Francia, se expandió entre las capas socialmente más altas de los entornos urbanos vascos; esta última teoría no niega que los trabajadores que construyeron el ferrocarril difundieran masivamente por las poblaciones el acordeón diatónico.

Es en ese entorno donde nos encontramos con Juan Bautista Buska y Zegama, ambos nombres propios en el momento en que se estaba construyendo el ferrocarril en esa zona.

Juan Bautista Buska Preto llegó a Gipuzkoa en 1859 con su hermano Pedro, siendo ambos naturales del pueblo llamado Cernola, en el Valle de Aosta; se alojaron en el caserío Aretxabaleta-txiki, de Ezkio, propiedad de Joaquín A. Sagastizabal. En esta población encontraron trabajo como mineros, haciendo túneles hasta 1862 para los hermanos Pradines, quienes debían ejecutar ciertos trabajos para la construcción del ferrocarril en Gabiria, Ezkio, Zumarraga y Zegama. Desde 1862 y hasta 1864 abrieron una taberna, Txanberonea, cerca del túnel Oazurtza, en Zegama.

Allí se casó el 28 de abril de 1862 con Josefa Antonia, la hija del dueño de Aretxabaleta-txiki, trasladándose a vivir a Ezkio nuevamente en 1865, tras finalizar oficialmente las obras del ferrocarril, y a la calle Zubiaurre, de Zumarraga, al año siguiente, donde nacieron sus siete hijos; más tarde, se trasladaron a la casa Otoranea, que hoy siguen poseyendo sus sucesores, en la actual Avenida Iparragirre, y que también sirvió para hospedar a los viajeros que accedían a la población.

Además de esas ocupaciones, trabajó durante algunos años en el abastecimiento de carne de la villa, y por sus muchos quehaceres, tanto él como sus sucesores fueron personas sobradamente conocidas en Zumarraga.

El carácter abierto de Juan Bautista Buska

Llegado de los Alpes y habiendo contraído matrimonio en Zegama con la ya mencionada Josefa Antonia, instaló una taberna en Osina-Berri de Zegama para ayudar a los viajeros, desempeñando el mismo negocio, años después, en la ya conocida zumarragarra Otoranea; tuvo don de gentes y supo ser apreciado por los que por la villa pasaban, liberales o carlistas. Además de trabajar en el abastecimiento de carnes de la villa, se dedicó a la talla de bastones, compuso versos y tocaba la trikitixa. Sus sucesores instalaron, con su nombre, una fábrica dedicada a los muebles de mimbre, “Hijos de Juan Bautista Busca”. Falleció en la zumarragarra calle Soraluze en 1902.

¿Puede ser Juan Bautista antecesor de la trikitixa de Zumarraga?

Dadas las evidentes relaciones entre la veterana *Zumarragako Trikitixa* y el grupo formado por *Elgeta*, *Gelatxo* y los Zunzunegi de Olarte, es conveniente intentar indagar en el ambiente musical de la villa desde la segunda mitad del siglo XIX, evocador y propicio. Sin duda, a Mikaela Zunzunegi le vino la afición a tocar el pandero de su abuelo de Olarte, quien seguro que coincidió con Juan Bautista Buska y los Oría, abriendo de ese modo el mundo de la trikitixa para nuestra villa.

La familia Rolin en Zumarraga

El matrimonio Rolin llegó a Zumarraga por el ferrocarril. Además de bautizar a sus tres hijos en nuestro templo parroquial, fundaron la sociedad *Rolin y Cia* en 1867 para hacer tambores y panderos. A partir de septiembre de 1871, junto con Artiz y otros socios, fundaron una nueva sociedad para fabricar artículos de mimbre, tambores, panderos, y desde noviembre de ese año, se dedicaron también a confeccionar peines, registrando en diciembre de ese año las nuevas instalaciones, contribuyendo a surtir a los trikitilaris de la zona y a explicar el fuerte impulso que tuvo la trikitixa en esta villa a partir de esos años.

La familia Ormazabal, de Zegama

Nacido José Miguel Ormazabal dentro de una familia y población de trikitilaris, contrajo matrimonio en 1929 con Gregoria Otaegi, quien procedía de una familia de trikitilaris en Zegama. Llegó a tocar con tanta perfección que se le llamó *El mago del acordeón*.

Preskantoni de Ezkio

Nacida el 5 de junio de 1869, fue panderetera y se casó con Secundino Oria, teniendo tres hijos, entre ellos a José, quien creó el grupo conocido como *Trikitixa de Zumarraga*. El hecho de que su padre tocara en el bar soraiztarra debió de atraer a aquel lugar a otros trikitilaris.

De todas formas, uno de los elementos aglutinadores del impulso de la trikitixa fue en la zona, sin duda, Juan Bautista Buska.

La acordeón de París, el acordeón, la “fissarmonica” del Piamonte o la evolución de la trikitixa

La evolución de la trikitixa ha conllevado una gran variedad de cambios; llegando a modificarse con el tiempo incluso el nombre, el instrumento musical y su propio uso.

Fijada la producción de acordeones en París en la época de la Primera Guerra Carlista y en la década posterior, tuvo una difusión rápida. Llegó de París por medio del Camino Real antes de las obras del ferrocarril, pero no se conoció ni se usó en nuestra tierra hasta 1860, salvo posibles excepciones.

Desde París, el acordeón se difundió por el interior francés e italiano antes de 1860, tomando en este último país el nombre de fissarmonica, evolucionando este nombre en el País Vasco al de trikitixa, no dejando de lado la exitosa denominación que le dio Pío Baroja, *Inpernuko Auspoa*.

La evolución del instrumento también ha sido notable. Aun teniendo la misma base, el acordeón inventado en Viena no tiene mucho que ver con nuestra trikitixa. En sí, nuestro instrumento, de veintitrés botones, fue confeccionado por *Elgeta*, con la ayuda de Larrinaga, para conseguir más fácilmente nuevos tonos y una gran riqueza de melodías.

La trikitixa también ha tenido muy diferentes usos a lo largo de la historia. Si al principio triunfó entre las burguesías europeas, en el País Vasco se hubo de esperar al siglo XX para ver su triunfo, de la mano de las romerías, por su poderoso sonido, capaz de ser oído desde lejos, y también por la facilidad de su transporte, por el escaso mantenimiento necesario y por la facilidad con que se aprendía a tocar. En Zumarraga, y de la mano de José Oria, tomó verdadero auge, produciéndose por primera vez la perfecta asociación con el pandero, que era el instrumento que tocaba nuestro paisano. Aunque por sí mismo, el pandero ya era bastante importante en el País Vasco, y en un principio lo tocaban las mujeres, dejándolo de hacer cuando se casaban, fue Joxe Oria quien recogió esa tradición, fundando el grupo *Trikitixa de Zumarraga* al asociarse con el trikitilari. Desde entonces, la trikitixa y el pandero se hicieron inseparables.