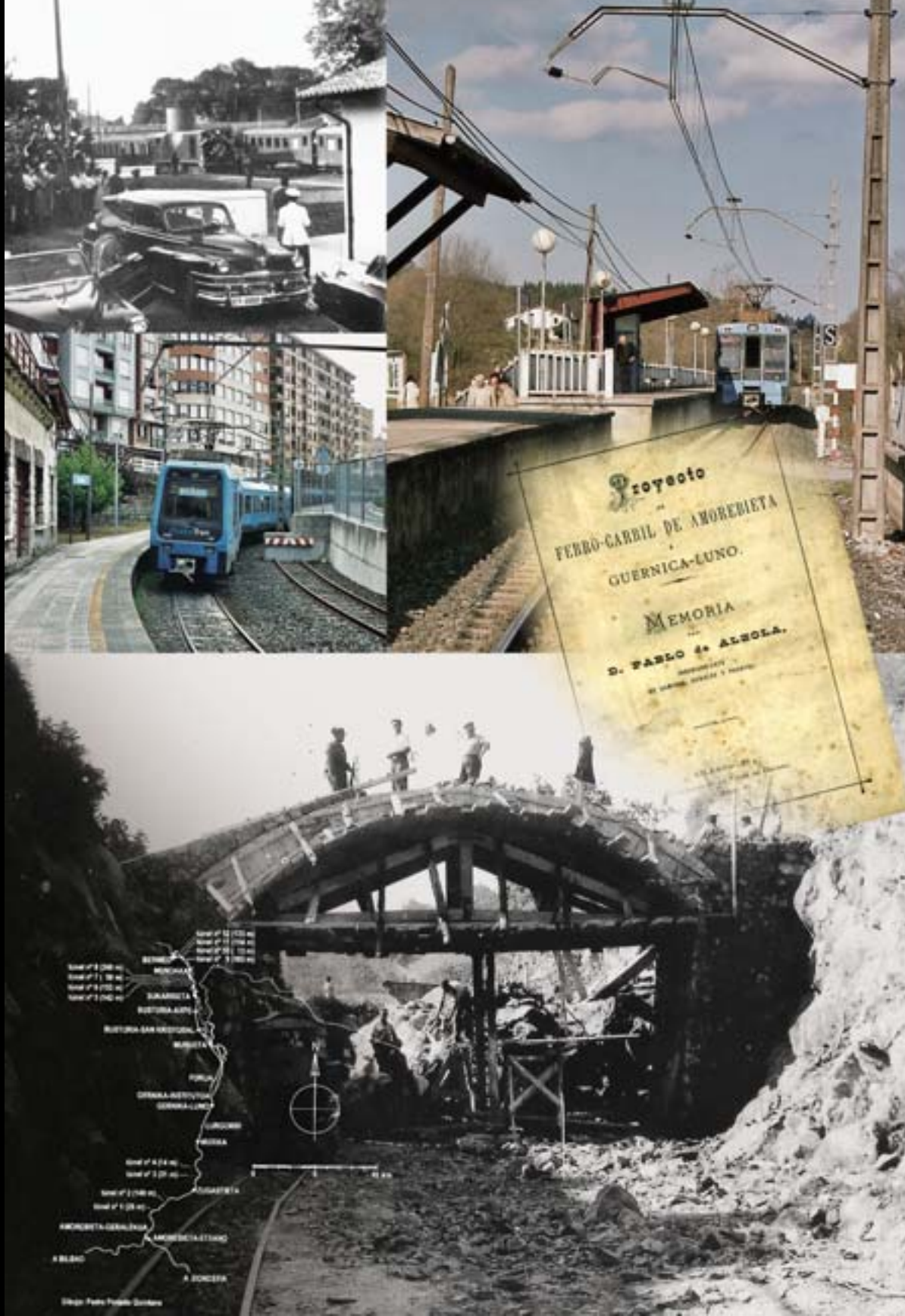


50  
aniversario urteurrena

## ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENA

### EL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO

IDAZLEA. AUTOR  
JUANJO OLAIZOLA ELORDI



  
**EuskoTren**

# *Eskerrak*

Edorta Jiménez, Javier Vivanco, José Ángel Etxaniz, Gernikazarra Historia Taldea, Javier José García Sánchez, Hilario Aurtenetxe, Manuel Muñoa, José Gutiérrez Tejerino, José Manuel García Suárez, Francisco de los Cobos Arteaga, Javier Fernández López, José Antonio Gómez Martínez, Pedro Pintado Quintana, Georges Muller, Pedro Pérez Amuchastegui, Xavier Santamaría, Familia Buesa, Eduardo González Iturritxa, José Antonio Tartajo, Jeremy Wiseman, Amparo Fernández, Lourdes Toscano, Mikel López Horque eta Basauriko presondegiko langileak.

# *Agradecimientos*

Edorta Jiménez, Javier Vivanco, José Ángel Etxaniz, Gernikazarra Historia Taldea, Javier José García Sánchez, Hilario Aurtenetxe, Manuel Muñoa, José Gutiérrez Tejerino, José Manuel García Suárez, Francisco de los Cobos Arteaga, Javier Fernández López, José Antonio Gómez Martínez, Pedro Pintado Quintana, Georges Muller, Pedro Pérez Amuchastegui, Xavier Santamaría, Familia Buesa, Eduardo González Iturritxa, José Antonio Tartajo, Jeremy Wiseman, Amparo Fernández, Lourdes Toscano, Mikel López Horque y el personal de la prisión de Basauri.

IDAZLEA. AUTOR  
JUANJO OLAIZOLA ELORDI

HITZ-ATZEA. EPÍLOGO  
EDORTA JIMÉNEZ

ITZULTZAILE. TRADUCTOR  
JOSEBA BERRIOTXOA

DISEINU ETA MAKETAZIOA. DISEÑO Y MAQUETACIÓN  
CMC CANAL

INPRIMATEGI. IMPRENTA  
XXXXXXXXXX

ISBN  
XXXXXXXXXX

DEPÓSITO LEGAL. DEPÓSITO LEGAL  
XXXXXXXXXX

# ***Aurkibidea***

## ***Indice***

- 7 Sarrera**  
*Introducción*
- 9 Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen eraikuntza**  
*La construcción del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*
- 79 Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen lurretatik barna**  
*Por las tierras del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*
- 87 Ehun eta hamasei urte jendeari zerbitzua eskaintzen**  
*Ciento dieciséis años de servicio público*
- 133 Azpiegitura eta instalazio finkoak**  
*Infraestructura e instalaciones fijas*
- 185 Material motorra**  
*El material motor*
- 247 Atoian eramandako materiala**  
*El material remolcado*
- 269 Segurtasuna zirkulazioan**  
*Seguridad en la circulación*
- 273 Uztiapena eta zerbitzuak**  
*Explotación y servicios*
- 279 Industria arkeologia**  
*Arqueología industrial*
- 282 Epílogo**  
*Epílogo*
- 289 Kronologia**  
*Cronología*
- 291 Bibliografia**  
*Bibliografía*
- 293 Apéndice**  
*Apéndice*

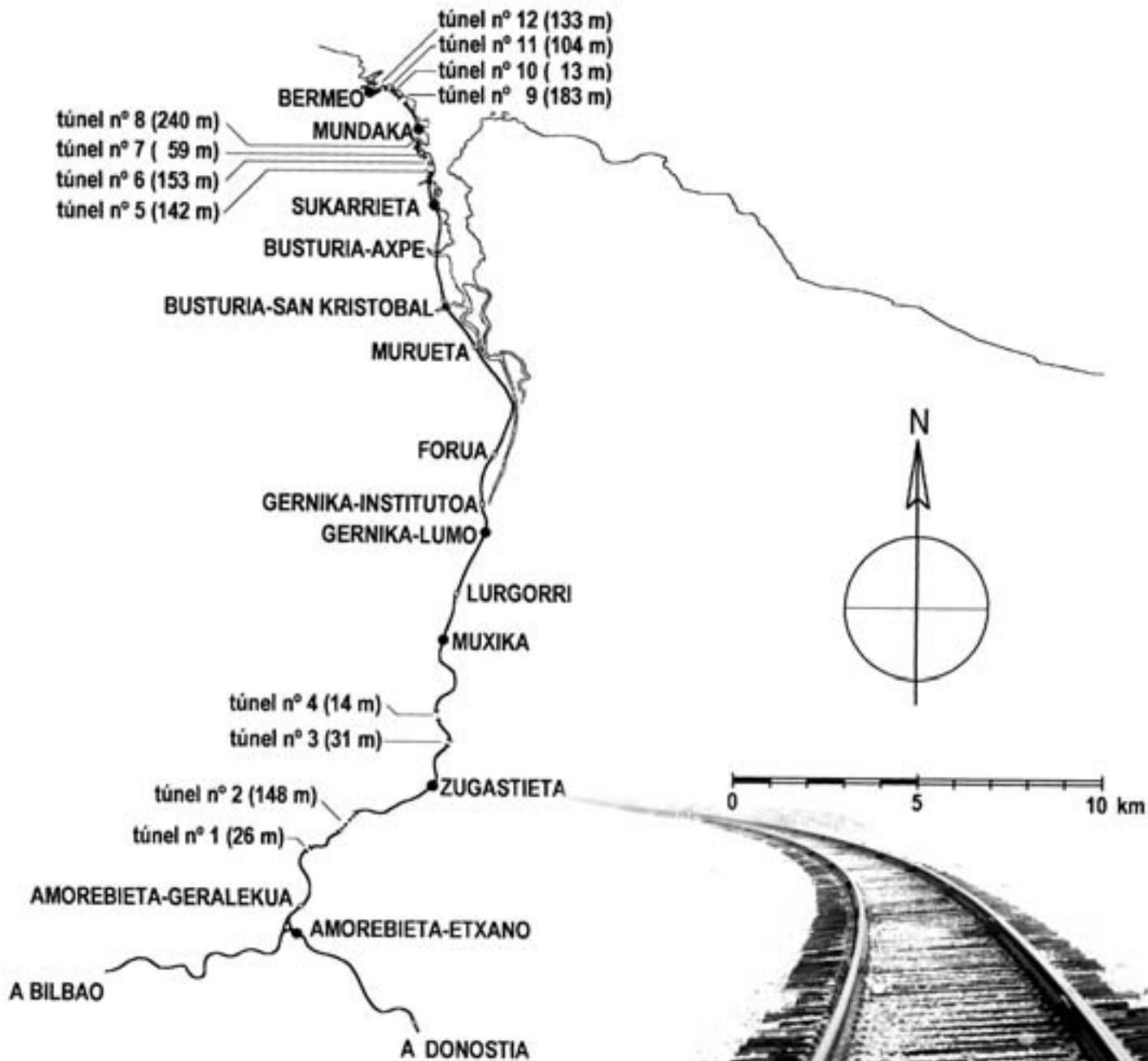
*Liburu hau egunero Urdaibaiko trenari bizia ematen dioten langile eta bidaiari guztiei eskainita dago, oroimen berezia eginik frankismoaren biktimak izandako preso, miliziano eta gudariei. Hauen guztien ahaleginari esker, trena Bermeora heltzeko antzineko ametsa errealitate bihurtu zen.*

*Jose Ramon Madinaveitiaren oroimenean, profesional bikaina eta pertsona hobea, XIX. mendeko euskal trenbide sarea eraiki zuten Pablo de Alzola, Adolfo Ibarreta edo Valentín de Gobeña bezalako ingeniari-leinuaren merezitako oinordekoa.*

*Este libro está dedicado a todos los trabajadores y viajeros que día a día dan vida al tren del Urdaibai, con un especial recuerdo a los presos, milicianos y gударis, víctimas del franquismo, que con su esfuerzo hicieron realidad el viejo sueño de que el tren llegara a Bermeo.*

*En memoria de José Ramón Madinaveitia, gran profesional y mejor persona, digno heredero de aquella estirpe de ingenieros que como Pablo de Alzola, Adolfo Ibarreta o Valentín de Gobeña construyeron la red ferroviaria vasca del siglo XIX.*





ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAREN PLANOA. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
 PLANO DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

**ZORNOTZA ETA  
 BERMEO ARTEKO  
 TRENA**

**EL FERROCARRIL  
 DE AMOREBIETA A  
 BERMEO**

## Sarrera

1863an, Miranda de Ebron<sup>1</sup> Bilbo trenbide sare nagusiarekin lotzeko helburuz eraikitako Bizkaiko lehenbiziko trenbidearen finantza porrotaren ondorioz, mota horretako proiektu berriak erabat geldik geratu ziren hurrengo bi hamarkadatan<sup>2</sup>. Horrekin kontrajarrita, hiriburua eta Durango<sup>3</sup> artean Jaurerrian eraiki zen trenbide estuko lehen linearen arrakasta ekonomikoaren ondorioz, garraiobide horrek garapen ikusgarria ezagutu zuen, eta, horrela, hamabost urteko epean, 168 kilometro trenbide baino gehiago eraiki ziren probintzian, honako enpresa hauen artean:

- Bilbo eta Areeta arteko trenbidea, 13 kilometro, zerbitzuan 1887ko uztailaren 1etik aurrera.
- Durango eta Zumarraga arteko trenbidea, 18 kilometro Bizkaiko lurretan, zerbitzuan 1887ko irailaren 22tik aurrera.<sup>4</sup>
- Bilbo eta Portugalete arteko trenbidea, 12 kilometro, zerbitzuan 1888ko irailaren 24tik aurrera.<sup>5</sup>
- Zorrotza eta Balmaseda arteko trenbidea, 27 kilometro, zerbitzuan 1890eko abenduaren 5etik aurrera.
- Zornotza eta Gernika eta Sukarrieta arteko trenbidea, 25 kilometro, zerbitzuan 1893ko martxoaren 15etik aurrera.
- Areeta eta Plentzia arteko trenbidea, 14 kilometro, zerbitzuan 1893ko irailaren 5etik aurrera.
- Lutexana eta Mungia arteko trenbidea, 16 kilometro luze, 1894ko uztailaren 10ean inauguratua.
- La Robla eta Balmaseda arteko meategi trenbidea, lau kilometro besterik ez Bizkaiko lurretan, baina oso garrantzitsuak probintziako industriarako, linea horren zerbitzua jasotzen zuten ikatz meategi nagusiekin lotzeko aukera eskaintzen baitzuen. 1894ko irailaren 4an hasi zen zerbitzua eskaintzen.
- Bilbo eta Lezama arteko trenbidea, 12 kilometro luze, 1895eko martxoaren 30ean inauguratua.
- Zalla eta Solares arteko trenbidea, 27 kilometro Bizkaiko lurretan, zerbitzuan 1896ko ekainaren 6tik aurrera.

<sup>1</sup> Bilbo eta Tuterako arteko trena, erabat inauguratua 1863ko abuztuaren 31n.

<sup>2</sup> Salbuespen bakarra Trianoko trenbidea izan zen, Bizkaiko Aldundiak sustatua eta 1865eko ekainaren 26an inauguratua. Linea hau eraikitzea ezinbestekoa zen Ortuellako meategi-esparruak Sestaon zeuden Nerbioi itsasadarreko zamatzetokiaren lotzeko.

<sup>3</sup> 1882ko ekainaren 1ean inauguratua.

<sup>4</sup> Bizkaiko zatia martxan hasi zen eguna. Izan ere, linea ez zen Zumarragara heldu 1889ra arte.

<sup>5</sup> Garai horretan eraikitako guztien artean, Bilbo eta Portugalete arteko trenbide zabalez, errailen artean 1.672 mm. arteko tartea utziz, eraikitako bakarra izan zen, gainerako guztietan, errailen barrualdetik metro bateko tartea zuen trenbide estua aukeratu baitzen.

## Introducción

El fracaso financiero del primer ferrocarril de Vizcaya, construido en 1863 con el propósito de de enlazar Bilbao con la red general de ferrocarriles en Miranda de Ebro,<sup>1</sup> supuso la completa paralización de nuevos proyectos de esta clase durante cerca de dos décadas.<sup>2</sup> En contraste, el éxito económico de la primera línea de vía estrecha establecida en el Señorío entre la capital y Durango<sup>3</sup> impulsó un vertiginoso desarrollo de este medio de transporte, con la ejecución en el plazo de quince años de más de 168 kilómetros de vías férreas en su territorio provincial, repartidos entre las siguientes empresas:

- Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, 13 kilómetros, en servicio desde el 1 de julio de 1887.
- Ferrocarril de Durango a Zumárraga, con 18 kilómetros en territorio vizcaíno, en servicio desde el 22 de septiembre de 1887.<sup>4</sup>
- Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, con 12 kilómetros, en servicio desde el 24 de septiembre de 1888.<sup>5</sup>
- Ferrocarril de Zorroza a Balmaseda, con 27 kilómetros, en servicio desde el 5 de diciembre de 1890.
- Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, con 25 kilómetros, en servicio desde el 15 de marzo de 1893.
- Ferrocarril de Las Arenas a Plencia, con 14 kilómetros, en servicio desde el 5 de septiembre de 1893.
- Ferrocarril de Luchana a Munguía, de 16 kilómetros de longitud, inaugurado el 10 de julio de 1894.
- Ferrocarril hullero de La Robla a Valmaseda, con apenas cuatro kilómetros en territorio vizcaíno, pero de vital importancia para su industria ya que permitía la conexión con las importantes minas de carbón servidas por esta línea. Entró en servicio el 4 de septiembre de 1894.
- Ferrocarril de Bilbao a Lezama, con 12 kilómetros de recorrido, inaugurado el 30 de marzo de 1895.
- Ferrocarril de Zalla a Solares, con 27 kilómetros en territorio vizcaíno, en servicio desde el 6 de junio de 1896.

<sup>1</sup> Ferrocarril de Bilbao a Tudela, inaugurado en su totalidad el 31 de agosto de 1863.

<sup>2</sup> La única excepción fue el ferrocarril de Triano, promovido por la Diputación de Vizcaya e inaugurado el 26 de junio de 1865. La construcción de esta línea resultaba fundamental para enlazar los cotos mineros del distrito de Ortuella con los cargaderos de la ría del Nervión en Sestao.

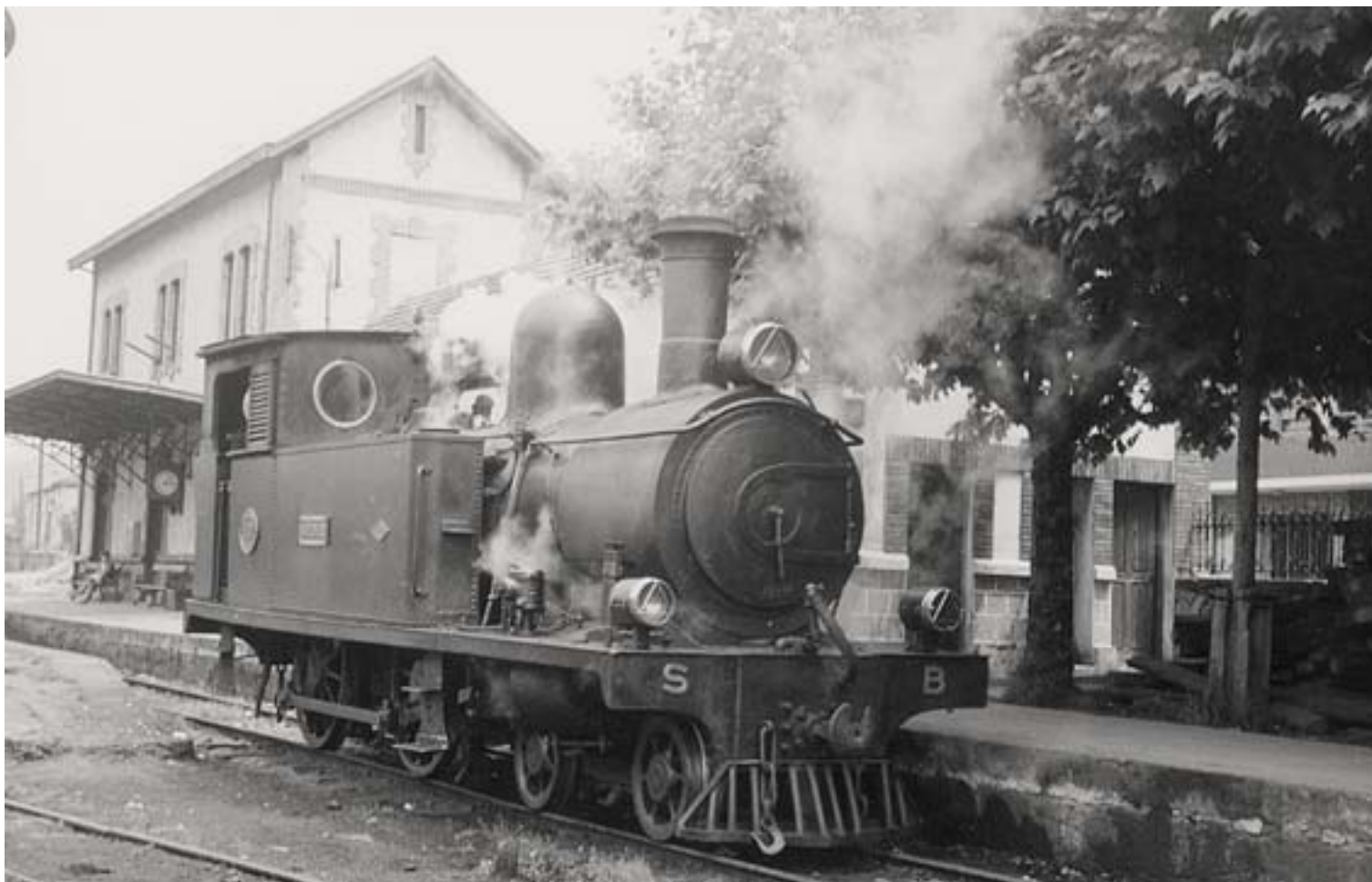
<sup>3</sup> Inaugurado el 1 de junio de 1882.

<sup>4</sup> Fecha de puesta en servicio del tramo vizcaíno, ya que la línea no alcanzó Zumárraga hasta 1889.

<sup>5</sup> De todos los construidos en este periodo, el de Bilbao a Portugalete fue el único establecido con vía ancha, de 1,672 mm. de entavía, ya que en todos los restantes se optó por la vía estrecha de un metro de separación entre las caras interiores de los carriles.

Garai oparo horretan, eta garrantzi txikiagoko adar batzuen faltan, ia osorik eratu zen Bizkaiko trenbide sarea. Garai horretan hasi zen, hain zuzen ere, liburu honen gai nagusi izango den trenbidearen eraketa. Hala ere, esan behar da trenbidearen amaiera asko luzatu zela denboran, eta ez zen erabat inauguratu 1955era arte.

En esta floreciente etapa, y a falta de algunos ramales de menor entidad, quedó configurada casi por completo la red ferroviaria de Vizcaya. Fue precisamente en este periodo cuando se inició la gestión del ferrocarril objeto de este libro, sin embargo, su conclusión se dilataría en el tiempo, no siendo definitivamente inaugurado hasta la tardía fecha de 1955.



«MOLINAR» LURRUN-LOKOMOTORA, SANTANDER ETA BILBO ARTEKO TRENBIDEKOA. LINEA HAU IZAN ZEN, BIZKAIAN, XIX. MENDEAREN AMAIERAN ERAIKITAKO TRENBIDERIK GARRANTZITSUENETAKO BAT. ARGAZKIA: XABIER SANTAMARÍA.

LOKOMOTORA DE VAPOR «MOLINAR» DEL FERROCARRIL DE SANTANDER A BILBAO, UNA DE LAS PRINCIPALES VÍAS FÉRREAS CONSTRUIDAS EN VIZCAYA A FINALES DEL SIGLO XIX. FOTO, XABIER SANTAMARÍA.



# *Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen eraikuntza*

## ZORNOTZATIK GERNIKARA

Zornotza eta Gernika arteko trenbide bati buruzko lehenbiziko albisteek 1882ko martxoaren 22ra eramaten gaituzte. Egun hartan Bizkaiko Gobernu Zibilak baimena eman zion Francisco Rispa Perpiñari Gernika eta Zornotza<sup>6</sup> artean trenbidea ezartzeko egin beharreko azterlanak egiteko. Eskatzailearen asmoa aipatutako linea hori Bermeoraino luzatzea zen, izan ere, egun berean lan horri dagokion proiektua burutzeko baimena eman baitzitzaion.

Garai hartan ohikoa zenez, bi sekzioei buruzko azterlanen idazkera ezin izan zen trenbideei buruz indarrean zegoen legerian ezarritako urte beteko epean burutu, eta, ondorioz, Francisco Rispa Perpiñak sei hilabeteko luzapena eskatu behar izan zuen. Luzapen hori Herri Lanen Zuzendaritza Nagusiak eman zion 1883ko apirilaren 6an.<sup>7</sup>

Ondoren, Francisco Rispa Perpiñak egindako azterlanen gaineko eskubideak Luis de Landecho y Urries arkitektoak erosi zituen, eta, horrelakoetan bete beharreko eskakizunak bete ondoren, 1885eko otsailaren 20ko Lege Dekretu bitartez, baimena jaso zuen, honako lan hau egiteko: «Estatuaren diru-laguntza zuzenik jaso gabe, trenbide berria eraikitzea, Zornotzatik irten eta Gernika-Lumoraino».<sup>8</sup> Dekretu horrek trenbide berria erabilgarritasun publikoko izendatzen zuen, derrigorrezko desjabetzapenerako eskubidearekin, bai eta jabari publikoko lurra aprobetxatzeko eta hartzeko eskubidearekin ere. Ohikoa zenez, emakida 99 urtetarako eman zen.

1885eko uztailaren 17an emakida lortu ondoren, Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izeneko eratu zen, Bilboko hiribilduko Félix de Uríbarri notario jaunaren aurrean,<sup>9</sup> eta ekitaldian honako hauek hartu zuten parte:

<sup>6</sup> Garai hartan Zornotzaren izen ofiziala, gaztelaniaz ere, Zornoza zen.

<sup>7</sup> Gaceta de Madrid 104 zk., 1883ko apirilaren 14a. (135 or.).

<sup>8</sup> Gaceta de Madrid 55 zk., 1885eko otsailaren 24a (578or.).

<sup>9</sup> Gaceta de Madrid 217 zk., 1885eko abuztuaren 5a (375-377orr.).

# *La construcción del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo*

## DE AMOREBIETA A GUERNICA

Las primeras noticias sobre un ferrocarril entre Amorebieta y Guernica se remontan al 22 de marzo de 1882, fecha en que el Gobierno Civil de Vizcaya autorizaba la realización de los estudios pertinentes para el establecimiento de un ferrocarril entre Guernica y Zornoza<sup>6</sup> a Francisco Rispa Perpiñá. En el propósito del solicitante se encontraba la voluntad de prolongar la citada línea hasta Bermeo, ya que en idéntica fecha también fue facultado para la realización del oportuno proyecto.

Como era frecuente en la época, la redacción de los estudios de ambas secciones no se llegó a realizar en el plazo de un año establecido por la legislación vigente en materia de ferrocarriles, por lo que Francisco Rispa Perpiñá se vio obligado a solicitar una prórroga de seis meses, la cual fue otorgada por la Dirección general de Obras públicas el 6 de abril de 1883.<sup>7</sup>

Posteriormente, los derechos sobre los estudios realizados por Francisco Rispa Perpiñá fueron adquiridos por el arquitecto Luis de Landecho y Urries, quién, tras superar los requisitos establecidos en estos casos, fue autorizado por Decreto Ley del 20 de febrero de 1885 para «la construcción, sin subvención directa del Estado, de un ferrocarril económico que partiendo en Amorebieta termine en Guernica-Luno».<sup>8</sup> El mismo Decreto declaraba el nuevo ferrocarril de utilidad pública y con derecho a expropiación forzosa, así como al aprovechamiento y ocupación de los terrenos de dominio público. Como era habitual, esta concesión se otorgó por un periodo de 99 años.

Una vez obtenida la concesión, el 17 de julio de 1885, se procedió a la constitución de la Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, ante el notario de la villa de Bilbao Félix de Uríbarri,<sup>9</sup> participando en el acto las siguientes personas:

<sup>6</sup> En aquel momento Amorebieta era oficialmente denominada como Zornoza.

<sup>7</sup> Gaceta de Madrid N° 104, de 14 de abril de 1883. (p. 135).

<sup>8</sup> Gaceta de Madrid N° 55, de 24 de febrero de 1885 (p. 578).

<sup>9</sup> Gaceta de Madrid N° 217, de 5 de agosto de 1885 (pp. 375-377).



COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA Y LUNO IZENEKOAREN 1169 ZENBAKIKO EKINTZA. IKONOGRAFIAN LINEA BERRIKO PUNTU GARRANTZITSUENETAKO BATZUK IKUSTEN DIRA, OKAKO BIDEZUBIA, GERNIKAKO GELTOKIA EDO LEHENBIZIKO LOKOMOTORETAKO BATZUK. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

ACCIÓN Nº 1169 DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA Y LUNO. EN LA ICONOGRAFÍA SE APRECIAN ALGUNOS DE LOS PRINCIPALES HITOS DE LA NUEVA LÍNEA COMO EL VIADUCTO DE OCA, LA ESTACIÓN DE GUERNICA O UNA DE LAS PRIMERAS LOCOMOTORAS. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

- Luis de Landecho y Urries, arkitektoa eta Madrilgo biztanlea, enpresa berriko ehun eta berrogeita hamar akzio bere izenean eta beste hirurehun eta laurogeita hamaika honako hauen ordezkari gisa: María Ortiz de la Riva, Casasen alarguna (40 acciones), Oscar Palme (5), Martín de Zavala (10), Juan Bautista de Galdiz e Idoyaga (5), José Victoriano Galdiz (12), Serapio Pértica (15), Urquijoko markesa (50), Juan Manuel de Urquijo (20), Pedro Cort (2), Manuela Ocerín (2), Matías de Uriarte (10), Juan Ma-

- Luis de Landecho y Urries, arquitecto y vecino de Madrid, titular de ciento cincuenta acciones de la nueva empresa así como de otras trescientas noventa y una como representante de María Ortiz de la Riva, viuda de Casas (40 acciones), Oscar Palme (5), Martín de Zavala (10), Juan Bautista de Galdiz e Idoyaga (5), José Victoriano Galdiz (12), Serapio Pértica (15), el Marqués de Urquijo (50), Juan Manuel de Urquijo (20), Pedro Cort (2), Manuela Ocerín (2), Matías de Uriarte (10), Juan Manuel de Zuloaga (10), José

- nuel de Zuloaga (10), José María de Arriandiaga (10), Juan José Aurrecoechea (10), Tomás de Gorocoica (15), Javier de Galdiz y Aurrecoechea (5), Domingo Antonio Garica Gogeoasca (10), Javier A. de Galdiz (10), Mariano de Zababuru (50) eta Bruno López de la Calle (100).
- Juan Manuel Allende Salazar y Muñoz de Allende Salazar, jabea eta Bilboko biztanlea, hirurogei akzio bere izenean eta beste lauhun eta hogeita lau honako hauen ordezkari gisa: Conde de Montefuerte (100), Gertrudis Ortiz de la Riva (20), Ramón de Basterra (5), Víctor Zabaluricua (5), María Antonia de Ozamir, viuda de Zavala (10), Domingo M<sup>a</sup> de Eresuma (20), José Antonio de Eresuma (15), Fernanda de Alegría (20), Juan de Nardiz (12), Manuel M<sup>a</sup> Arrótegui (20), Raimundo de Santo Domingo (20), Enrique de Gana (10), Antonio de Torres y Pinedo (2), Sebastián de Eguileor (10), Juan Bautista de Longa (60), Florentino de Larrínaga (50), Aureliano de Lopategui (15), Eduardo Asuar (10) eta Tomás de Arellano (20).
  - Manuel de Allende Salazar y Muñoz de Allende Salazar, ingeniari agronomoa eta Madrilgo biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hamabost Nicolás de Allende Salazar (5) eta Salvador de Olazabal (10) jaunen ordezkari gisa.
  - Antonio Comyn y Crooke, abokatua eta Madrilgo biztanlea, hogeiki akzio bere izenean eta beste bost Timoteo Leizagaren ordezkari gisa.
  - Fernando Landecheo y Urries, Bide, Kanal eta Portu Ingeniaria, Bilboko biztanlea, ehun akzio bere izenean eta beste hiruhun eta berrogeita hamabost honako hauen ordezkari gisa: Manuel M<sup>a</sup> Gortazar (20), Cayetano A. de Oxangoiti (20), Gabriel M<sup>a</sup> de Ibarra (20), Ciariaco Linares (10), Juan de Arellano (20), Pedro de Gandarias (20), Luis de Zubiría (10), Joaquín de Arellano (10), Casto de Zavala (10), Juan José de Jáuregui (40), Ramón Bergé (10), Mario Adán de Yarza (10), José M<sup>o</sup> de Gurtubay (10), Manuel Allende Villares (67), Tomás Allende y Alonso (67), Juan Manuel Zabalinchaurreta (5) eta Victoriano de Zabalinchaurreta (5).
  - Manuel Lecanda y Mendieta, abokatua eta Bilboko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hogeita bost José Marcelo de Lecandaren ordezkari gisa..
  - Tiburcio de Ugalde y de la Torre, sendagilea eta Gernika-Lumoko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hamahiru Narciso de Irazabalen (3) eta Agustín de Irazabalen (10) ordezkari gisa.
  - Ramón Pagazaurtundua y Aldecoa, merkataria eta Gernika-Lumoko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste lauhun eta hogeita hamabost honako hauen ordezkari gisa: Eustaquia de Arroategui (10), Román de Subyaga (10), Tomás de Achiría (8), Tomás de María de Arriandiaga (10), Juan José Aurrecoechea (10), Tomás de Gorocoica (15), Javier de Galdiz y Aurrecoechea (5), Domingo Antonio Garica Gogeoasca (10), Javier A. de Galdiz (10), Mariano de Zababuru (50) y de Bruno López de la Calle (100).
  - Juan Manuel Allende Salazar y Muñoz de Allende Salazar, propietario y vecino de Bilbao, con sesenta acciones a su nombre y otras cuatrocientas veinticuatro como representante del Conde de Montefuerte (100), Gertrudis Ortiz de la Riva (20), Ramón de Basterra (5), Víctor Zabaluricua (5), María Antonia de Ozamir, viuda de Zavala (10), Domingo M<sup>a</sup> de Eresuma (20), José Antonio de Eresuma (15), Fernanda de Alegría (20), Juan de Nardiz (12), Manuel M<sup>a</sup> Arrótegui (20), Raimundo de Santo Domingo (20), Enrique de Gana (10), Antonio de Torres y Pinedo (2), Sebastián de Eguileor (10), Juan Bautista de Longa (60), Florentino de Larrínaga (50), Aureliano de Lopategui (15), Eduardo Asuar (10) y de Tomás de Arellano (20).
  - Manuel de Allende Salazar y Muñoz de Allende Salazar, ingeniero agrónomo y vecino de Madrid, con tan sólo diez acciones a su nombre y otras quince como representante de Nicolás de Allende Salazar (5) y de Salvador de Olazábal (10).
  - Antonio Comyn y Crooke, abogado y vecino de Madrid, con veinte acciones a su nombre y otras cinco como representante de Timoteo Leizaga.
  - Fernando Landecheo y Urries, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, vecino de Bilbao, con cien acciones a su nombre y otras trescientas cincuenta y cuatro como representante de Manuel M<sup>a</sup> Gortazar (20), Cayetano A. de Oxangoiti (20), Gabriel M<sup>a</sup> de Ibarra (20), Ciariaco Linares (10), Juan de Arellano (20), Pedro de Gandarias (20), Luis de Zubiría (10), Joaquín de Arellano (10), Casto de Zavala (10), Juan José de Jáuregui (40), Ramón Bergé (10), Mario Adán de Yarza (10), José M<sup>o</sup> de Gurtubay (10), Manuel Allende Villares (67), Tomás Allende y Alonso (67), Juan Manuel Zabalinchaurreta (5) y Victoriano de Zabalinchaurreta (5).
  - Manuel Lecanda y Mendieta, abogado y vecino de Bilbao, con diez acciones a su nombre y otras veinticinco como representante de José Marcelo de Lecanda.
  - Tiburcio de Ugalde y de la Torre, médico y vecino de Guernica y Luno, con diez acciones a su nombre y otras trece como representante de Narciso de Irazabal (3) y de Agustín de Irazabal (10).
  - Ramón Pagazaurtundua y Aldecoa, comerciante y vecino de Guernica y Luno, con diez acciones a su nombre y otras cuatrocientas treinta y cinco como representante de Eustaquia de Arroategui (10), Román de Subyaga (10), Tomás de Achiría (8), Tomás de Echevarria (10), José M<sup>a</sup> de Torresari (10), Juan Francisco de

Echevarria (10), José M<sup>a</sup> de Torresari (10), Juan Francisco de Hormaechegoitia (2), Dolores Onzoño de Mendiola (10), Victor Arana (10), Miguel de Aboitiz (2), Lucas de Altube (10), Francisco de Mendioldua (2), José Toña (5), Juan de Cendogorta (2), Juan Bautista de Basterrechea (4), Toribio de Arana (2), Ramón de Iturbe (2), Gumersindo Solís (2), Tomás de Goiría (2), Vicente Gómez (5), Matías de Galarza (5), Marcos de Basterrechea (2), Ignacio Arribalzaga (2), Nicolás de Arrotegui (10), Gaspar de Belaústegui (5), Roque de Egurbide (2), Luis Álvarez (10), Juan Solís (10), José Arriandiaga (19), Valentín Beitia (20), Anselmo de Arana (10), Joaquín de Arana (30), Teodoro de Arana (10), Anacleto de Olartua (10), Teodoro de Obieta (5), Escolástico de Obieta (5), Juan Manuel de Mujatadi (10), Valentín Ignacio de Ozamiz (25), Santiago de Aldamiz (15), Domingo Arano (20), Francisco Uribe (4), Prudencia Elordi (30), Antonio Monasterio (10), Antonio López de la Calle (16), Nicolás Gasteiz (4), Francisco de Ozollo (20) eta Juan Mochave (3).

- José Seijo y Trémola Zavala, merkataria eta Gernika-Lumoko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste berrogeita hamalau honako hauen ordezkari gisa: Petra Guerricabeitia (10), Estanislao Aranguena (5), Rafael Echevarria (10), Mateo de Bustingorri (4), Romualdo Alonso (2), Felipe Fernández (2), Juan Sánchez Rubio (2), Manuela Goiri de Zarrabeitia (2), Domingo Antonio de Zarrandicoechea (2), Juan Domingo Legarra (2), Gregorio de Arriaga (2), José M<sup>a</sup> Larrucea (1) eta Diego de Anitua (10).
- Ezequiel de Aguirre y Labroche, jabea eta Getxoko biztanlea, hamar akzio.
- Eduardo de Aguirre y Labroche, ingeniari industrial eta Getxoko biztanlea, hamar akzio.
- Anastasio de Goiri y Echeverría, langilea eta Bilboko biztanlea, berrogei akzio bere izenean eta beste hogeita bost Ezequiel de Urigüenen ordezkari gisa.
- Tomas de Zaldumbide y Olabe, merkataria eta Bilboko biztanlea, 10 akzio.
- Juan E. Delmás y García, impresor eta Bilboko biztanlea, hogeita hamar akzio.
- Restituto Goyoaga y Sarria, merkataria eta Bilboko biztanlea, hogei akzio bere izenean eta beste laurogeita bat honako hauen ordezkari gisa: Saturnino de Mugartegui (5), Manuel Larragán (5), Francisco Mendezona Anacabe (6), José Rufo de Goyenechea (20), Fermín Arnedo (5), Manuel Luzárraga (20) eta Isidoro Luzárraga (20).
- Federico Solaegui y Múgica, merkataria eta Bilboko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hogei honako hauen ordezkari gisa: Pablo de Alzola (10) eta José M<sup>a</sup> de Arreche (10).

Hormaechegoitia (2), Dolores Onzoño de Mendiola (10), Victor Arana (10), Miguel de Aboitiz (2), Lucas de Altube (10), Francisco de Mendioldua (2), José Toña (5), Juan de Cendogorta (2), Juan Bautista de Basterrechea (4), Toribio de Arana (2), Ramón de Iturbe (2), Gumersindo Solís (2), Tomás de Goiría (2), Vicente Gómez (5), Matías de Galarza (5), Marcos de Basterrechea (2), Ignacio Arribalzaga (2), Nicolás de Arrotegui (10), Gaspar de Belaústegui (5), Roque de Egurbide (2), Luis Álvarez (10), Juan Solís (10), José Arriandiaga (19), Valentín Beitia (20), Anselmo de Arana (10), Joaquín de Arana (30), Teodoro de Arana (10), Anacleto de Olartua (10), Teodoro de Obieta (5), Escolástico de Obieta (5), Juan Manuel de Mujatadi (10), Valentín Ignacio de Ozamiz (25), Santiago de Aldamiz (15), Domingo Arano (20), Francisco Uribe (4), Prudencia Elordi (30), Antonio Monasterio (10), Antonio López de la Calle (16), Nicolás Gasteiz (4), Francisco de Ozollo (20) y de Juan Mochave (3).

- José Seijo y Trémola Zavala, comerciante y vecino de Guernica y Luno, con diez acciones a su nombre y otras cincuenta y cuatro como representante de Petra Guerricabeitia (10), Estanislao Aranguena (5), Rafael Echevarria (10), Mateo de Bustingorri (4), Romualdo Alonso (2), Felipe Fernández (2), Juan Sánchez Rubio (2), Manuela Goiri de Zarrabeitia (2), Domingo Antonio de Zarrandicoechea (2), Juan Domingo Legarra (2), Gregorio de Arriaga (2), José M<sup>a</sup> Larrucea (1) y de Diego de Anitua (10).
- Ezequiel de Aguirre y Labroche, propietario y vecino de Guecho, con diez acciones.
- Eduardo de Aguirre y Labroche, ingeniero industrial y vecino de Guecho, con diez acciones.
- Anastasio de Goiri y Echeverría, empleado y vecino de Bilbao, con cuarenta acciones a su nombre y otras veinticinco en representación de Ezequiel de Urigüen.
- Tomas de Zaldumbide y Olabe, comerciante y vecino de Bilbao, con diez acciones.
- Juan E. Delmás y García, impresor y vecino de Bilbao, con treinta acciones.
- Restituto Goyoaga y Sarria, comerciante y vecino de Bilbao, con veinte acciones a su nombre y otras ochenta y una en representación de Saturnino de Mugartegui (5), Manuel Larragán (5), Francisco Mendezona Anacabe (6), José Rufo de Goyenechea (20), Fermín Arnedo (5), Manuel Luzárraga (20) y de Isidoro Luzárraga (20).
- Federico Solaegui y Múgica, comerciante y vecino de Bilbao, con diez acciones a su nombre y otras veinte en representación de Pablo de Alzola (10) y de José M<sup>a</sup> de Arreche (10).

- Ricardo Nardiz y Meseta, jabea eta Bilboko biztanlea, bost akzio bere izenean eta beste hogeita hamabost honako hauen ordezkari gisa: Galo de Nardiz (5), Celestino Bengoechea (20) eta Eduardo Coste y Vildosola (10).
- Hilario de Iturrioz e Isasi, langilea eta Bilboko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hamasei honako hauen ordezkari gisa: Juan Martín de Pertica (10), Cándida de Iturrioz (4) eta Francisco Onaindía (2).
- Eta Juan Luis de Ibarra y Arregui, merkataria eta Bilboko biztanlea, hamar akzio bere izenean eta beste hogeita hamar honako hauen ordezkari gisa: «bere aita» Juan M<sup>a</sup> de Ibarra (20) eta bere anaia, Ramón de Ibarra (10).<sup>10</sup>

Enpresa berriaren kapital soziala 1.250.000 pezetakoa zen, 500 pezetako balio izenduneko 2.500 akziotan banatua. Aipatuenez, ia titulu guztiak izenpeturik zeuden Konpainia eratu zen unean, eta karteran berrogeita hamar baino ez ziren geratzen, Administrazio Kontseiluak erabakitzen zuen bezala erabili ahal izateko. Administrazio Kontseilua honela eratu zen:

Presidentea:

- Luis de Landecho

Mahaikideak:

- Manuel M<sup>a</sup> Gortazar
- Juan Bautista de Longa
- Diego de Anitua
- Juan Manuel Allende Salazar
- Ramón de Pagazaurtundua
- Anastasio Goiri
- Fernando de Landecho
- Hilario Iturrioz

Ordezkoak:

- Ramón de Ibarra
- Juan de Nardiz
- Juan de Arellano

Gainerako berrogeita hamar akzioak karteran geratzen ziren, eta Administrazio Kontseiluak erabakitzen zuen bezala erabili zitezkeen.

- Ricardo Nardiz y Meseta, propietario y vecino de Bilbao, con cinco acciones a su nombre y otras treinta y cinco en representación de Galo de Nardiz (5), Celestino Bengoechea (20) y de Eduardo Coste y Vildosola (10).
- Hilario de Iturrioz e Isasi, empleado y vecino de Bilbao, con 10 acciones a su nombre y otras dieciséis en representación de Juan Martín de Pertica (10), Cándida de Iturrioz (4) y Francisco Onaindía (2).
- y Juan Luis de Ibarra y Arregui, comerciante y vecino de Bilbao, con diez acciones a su nombre y otras treinta a nombre de «su señor padre», Juan M<sup>a</sup> de Ibarra (20) y su hermano, Ramón de Ibarra (10).<sup>10</sup>

La nueva empresa disponía de un capital social inicial de 1.250.000 pesetas dividido en 2.500 acciones con un valor nominal de 500 pesetas. Como se ha señalado, la práctica totalidad de los títulos ya había sido suscrita en el momento de la constitución de la Compañía, quedando únicamente cincuenta en cartera a disposición de lo que pudiera decidir el Consejo de Administración. Éste quedó constituido del siguiente modo:

Presidente:

- Luis de Landecho

Vocales:

- Manuel M<sup>a</sup> Gortazar
- Juan Bautista de Longa
- Diego de Anitua
- Juan Manuel Allende Salazar
- Ramón de Pagazaurtundua
- Anastasio Goiri
- Fernando de Landecho
- Hilario Iturrioz

Suplentes:

- Ramón de Ibarra
- Juan de Nardiz
- Juan de Arellano

Las cincuenta restantes quedaban en cartera, pudiendo disponer de ellas el Consejo de Administración del modo que considerase más conveniente.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

## ZEIN ZIREN GERNIKAKO TRENAREN SUSTATZAILEAK?

Irakurleak Zornotza eta Gernika arteko akziodunen zerrendan ikusi ahal izan duenez, tren txiki horretako inbertsiogile gehienak Bilboko burgesiako kideak ziren, betidanik merkataritzara lotutakoak, baina ez ziren falta profesional liberalak, politikariak eta tren berriarekin etekinak aterako zituen herriko, Gernika eta Lumoko, hainbat eta hainbat biztanle. Sustatzaileen artetik lau pertsonaia garrantzitsu azpimarratu behar dira, guztiak ere politikaren munduarekin gertutik lotuak, alderdi kontserbatzailearekin, hain zuzen ere. Izan ere, sarri askotan, Gernikako trena hauteskundeetarako tren gisa hartu zen, berau eraikitzeke elementuetako bat haren bultzatzaileen hauteskunde interesak defendatzea izan baitzen.<sup>11</sup>

### Emakidaduna, Luis Landecho y Urríes

Bilbon jaio zen 1852ko martxoaren 14an. Luis Landecho y Urríesek arkitektura karrera egin zuen Madrilén, eta handik aurrerako lan gehiena ere bertan egin zuen. Hala ere, Allende Salazar<sup>12</sup> sendiarekin zituen senidetasun harremanak eta eskualdearekin zituen erlazio politikoak zirela eta, lan asko egin zituen Gernika inguruan, besteak beste, trenaren sustapena, Ospitalearen eta Gernikako San Juan Elizaren eraikuntza,<sup>13</sup> eta Mundakako Udaletxearen proiektua.

Politikari dagokionez, alderdi kontserbatzaileko kide izan zen, eta gorteetako diputatu aukeratu zuten 1885etik 1893ra bitartean, Gernikako barrutiaren ordezkari gisa. Arkitekto gisa egin zuen lanari dagokionez, XIX. mendearen amaierako krisialdiaren ondoren sortutako korrante historizistekin eta erregenerazionistekin egin zuen bat. Azken horien artean sartzen ziren neomudejarra eta neogotikoa. Egin zituen lan garrantzitsuenen artean honako hauek daude: Bilboko Hurtado de Amézaga kaleko Asisko San Frantziskoren eliza eta Ritz Hotela, Zabalburu Jauregia, Santa Kristina Maternidadea eta Ateneoa, Madrilén. Parte hartu zuen, baita ere, izatera monumentala zuten hainbat lanetan, Escorialean egindako Maria

## ¿QUIENES ERAN LOS PROMOTORES DEL FERROCARRIL DE GUERNICA?

Como el lector habrá podido observar en la relación de accionistas del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica, la mayor parte de los inversores de este pequeño tren pertenecían a la burguesía bilbaína, tradicionalmente vinculada al comercio, sin que faltaran algunos profesionales liberales, representantes políticos y numerosos vecinos de la población directamente beneficiada con el nuevo tren, Guernica y Luno. De entre sus promotores, cabe destacar a cuatro relevantes personajes, todos ellos estrechamente ligados al mundo de la política y más en concreto, al partido conservador. De hecho, en numerosas ocasiones, el de Guernica fue considerado como un ferrocarril electoral debido a que uno de los elementos que impulsó su construcción fue el de defender los intereses electorales de sus creadores.<sup>11</sup>

### El concesionario, Luis Landecho y Urríes

Natural de Bilbao, donde vino al mundo el 14 de marzo de 1852, Luis Landecho y Urríes cursó la carrera de arquitectura en Madrid, ciudad en la que además desarrolló la mayor parte de su vida profesional, aunque debido a sus relaciones de parentesco con los Allende Salazar,<sup>12</sup> así como sus vinculaciones políticas con la comarca, realizó importantes actividades en el guerniquesado, como queda demostrado en su promoción del ferrocarril, la construcción del Hospital y de la iglesia de San Juan en Guernica,<sup>13</sup> y el proyecto de la casa consistorial de Mundaca.

Políticamente estuvo vinculado al partido conservador, siendo elegido diputado a cortes entre 1885 y 1893 en representación del distrito de Guernica. Por lo que respecta a su carrera como arquitecto, fue afín a las corrientes historicistas y regeneracionistas que surgieron tras la crisis de finales del siglo XIX, entre las que se incluían el neomudejar y el neogótico. Entre sus trabajos más destacados se encuentran la Iglesia de San Francisco de Asís, en la calle Hurtado de Amézaga en Bilbao y el Hotel Ritz, el palacio de Zabalburu, la Maternidad de Santa Cristina y el Ateneo en Madrid.

<sup>11</sup> Jesús M<sup>o</sup> Leizaola diputatuak Herri Lanetako Ministroari egindako galdera. Gorte Eratzaileen Saioen egunerokoa N<sup>o</sup> 269, 1932ko abenduaren 2a, 29 or. ... «Tiene un mal concepto este ferrocarril en la opinión pública, al menos en nuestros amigos, desde hace muchísimo tiempo. Se le tiene por un ferrocarril de carácter caciquil, como una organización caciquil, y como ello es una cosa pública y clara es mucho mejor hablar con toda esta claridad».

<sup>12</sup> Manuel Allende Salazarren koinatua zen.

<sup>13</sup> Gaur egungo Kaltzada Egoitza.

<sup>11</sup> Interpelación del diputado Jesús M<sup>o</sup> Leizaola al Ministro de Obras Públicas. Diario de Sesiones de Las Cortes Constituyentes N<sup>o</sup> 269 de, 2 de diciembre de 1932, p. 29 ... «Tiene un mal concepto este ferrocarril en la opinión pública, al menos en nuestros amigos, desde hace muchísimo tiempo. Se le tiene por un ferrocarril de carácter caciquil, como una organización caciquil, y como ello es una cosa pública y clara es mucho mejor hablar con toda esta claridad».

<sup>12</sup> Era cuñado de Manuel Allende Salazar.

<sup>13</sup> Actual Residencia Calzada



LUIS DE LANDECHO Y URRÉS, ARKITEKTOA ETA ZORNOTZA ETA GERNIKA ARTEKO  
TRENBIDEAREN SUSTATZAILEA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
LUIS DE LANDECHO Y URRÉS, ARQUITECTO Y PROMOTOR DEL FERROCARRIL DE  
AMOREBIETA A GUERNICA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



MANUEL ALLENDE SALAZAR. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
MANUEL ALLENDE SALAZAR. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

Teresa de Borbonen hilobian edo Madrilgo Espainiako Plazan Cervantesi eskainitakoan, besteak beste.

Lotura estua izan zuen Madrilgo bizitza kulturalarekin. Luis de Landeche Arte Ederretako Errege Akademiako kide aukeratu zuten 1904ko ekainaren 6an. Erakunde horretan Kontu Zentsore kargua izan zuen.

Luís Landeche y Urries Madrilen hil zen, 1941eko azaroaren 16an.

### **Aitajauna, Manuel Allende Salazar**

Gernikan jaio zen 1856ko abuztuaren 23an. Manuel Allende Salazar XIX. mendearen amaierako eta XX. mendearen hasierako Espainiako bizitza politikoaren protagonista nagusietakoa izan zen. Ingeniari agronomo karrera amaitu ondoren oposizio bidez nekazaritzako legeria, ekonomia eta kontabilitate katedra lortu zuen 1880an. Ondoren Madrilgo alkate izan zen, eta 1884an diputatu aukeratu zuten Gernikako barrutitik. Kargu hori errepikatu egin zuen 1886tik 1891ra. 1899ko legealdian senatari akta lortu zuen Lleidako probintziaren ordezkari gisa, eta pixka bat aurrerago, 1900eko maiatzaren 2an, Alfonso XIII erregeak bizi osorako senatari izendatu zuen.

1900eko uztailaren 6an Ogasun ministro izendatu zuten, 1902an Instrukzio Publikoko ministro, urtebete geroago Nekazaritza ministro, eta 1908an Estatuko ministro. Bitartean, 1904tik 1905era, eta ondoren 1919an, Espainiako Bankuko Gobernadore izan zen.

Manuel Allende Salazarrek 1919an lortu zuen bere karrera politikoaren gorengo maila, Espainiako Gobernuko presidente izendatu zutenean. 1920ko maiatzean Eduardo Dato hartu zuen haren lekua, baina 1921eko martxoaren 7an, Dato hil zutenean, berriro ere Gobernu buru aukeratu zuten. Urte horretan bertan Maurak hartu zuen bere kargua, Annual-eko hondamendiaren ondoren.

Manuel Allende Salazar Madrilen hil zen, 1923ko maiatzaren 17an.

### **Bitartekaria, Antonio Comyn Crooke**

Zornotza eta Gernika arteko lehenbiziko akziodunetako bat, Bizkairekin lotura zuzenik ez zuen bakarra, Antonio Comyn y Crooke

También participó en la realización de obras de carácter monumental como la tumba de María Teresa de Borbón en El Escorial o el dedicado a Cervantes en la madrileña plaza de España.

Estrechamente vinculado a la vida cultural de Madrid, Luis de Landeche fue elegido miembro de la Real Academia de Bellas Artes el 6 de junio de 1904. En esta institución llegó a ocupar el cargo de Censor de Cuentas.

Luís Landeche y Urríes falleció en Madrid el 16 de noviembre de 1941.

### **El padrino, Manuel Allende Salazar**

Nacido en Guernica el 23 de agosto de 1856, Manuel Allende Salazar fue uno de los principales protagonistas de la vida política española de finales del siglo XIX y comienzos del XX. Tras finalizar la carrera de ingeniero agrónomo, obtuvo por oposición la cátedra de legislación, economía y contabilidad agraria en 1880. Posteriormente desempeñó el cargo de alcalde de Madrid y en 1884 fue elegido diputado por el distrito de Guernica, cargo que repitió en 1886 y 1891. En la legislatura de 1899 obtuvo el acta de senador en representación de la provincia de Lérida, y poco después, el 2 de mayo de 1900, fue nombrado por el Rey Alfonso XIII senador vitalicio.

El 6 de julio de 1900 fue nombrado ministro de Hacienda, en 1902 de Instrucción Pública, un año más tarde de Agricultura y en 1908 de Estado. Entre tanto, de 1904 a 1905, y posteriormente en 1919, fue Gobernador del Banco de España.

Su carrera política alcanzó la cima en el año 1919, cuando fue nombrado presidente del Gobierno español, cargo del que fue relevado por Eduardo Dato en mayo de 1920. Al ser éste asesinado el 7 de marzo de 1921 volvió a la jefatura del Gobierno, siendo sustituido por Maura en agosto del mismo año tras el desastre de Annual.

Manuel Allende Salazar falleció en Madrid el 17 de mayo de 1923.

### **El intermediario, Antonio Comyn Crooke**

De los primeros accionistas del ferrocarril de Amorebieta a Guernica, el único sin vinculación directa con Vizcaya era el abogado



ke abokatua zen, Albizko Kondea, 1858ko martxoaren 4an Madril-en jaioa.

Gorteetako diputatu izan zen 1891n, 1893an, 1898an eta 1899an, eta ondoren Senatuan egon zen 1901etik 1902ra, Gironako probintziako ordezkari gisa, 1903tik 1904ra Cuencako probintziatik eta 1907tik 1909ra Palentziatik. Horrez gain, Kontuen Epaitegiko Fiskal eta Ministroen Kontseiluko Presidentziako Idazkariorde ere izan zen.

Antonio Comyn Gernikako Treneko akziodunen artean sartuta, enpresak politikari azkar horrek gortean zituen influentziaz baliatu nahi zuen. Albizko Kondea benetako espezialista zen mota horretako gestioetan, eta, horri esker, hainbat enpresatan hartu zuen parte, erresumako hiriburuko hainbat tranbia linea ustiatzen zituen Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción izenekoan, bertako presidente izanik edo Zafra eta Huelva arteko eta Central de Aragon izeneko trenetan, horietako kontseilari izanik, besteak beste. Parte hartzea izan zuen, baita ere, Ferrocarril y Minas de Villadrid izenekoan (Lugo). Tren horretan Zornotza-Gernika lineako beste akziodun batzuk ere hartu zuten parte, Fernando Landechedok, besteak beste. Horrez gain Compañía de los Ferrocarriles del Este de España izenekoaren batzorde likidatzailearen idazkari izan zen.

Trenekin erlazionaturiko negozioez gain, beste enpresa ekimen batzuetan ere hartu zuen parte, Fuente del Arco (Badajoz) La Jayona burdin meategian, besteak beste. Horrez gain, Manuel Allende Salazar buru zuen eta Juan Antonio Comyn semea Zuzendari Gerente zen Sociedad Auxiliar de Minas e Industrias izenekoan ere parte hartze aktiboa izan zuen.

### **Ingeniaria, Pablo de Alzola y Minondo**

Zornotza eta Gernika arteko trenbidearen proiektua eta haren eraikuntzako obraren zuzendaritza Pablo de Alzola y Minondo ingeniariak burutu zituen. Donostian jaio zen, 1841eko ekainaren 17an, merkataritza familia batean. Herri Lanetako ingeniari karrera egin zuen Madril-en.

Lanean izandako lehenbiziko esperientziak Andaluzian izan zituen. Bertan Guadalhorce ibaiaren gaineko zubiaren eraikuntzan hartu zuen parte (Malaga) 1869an, eta ondoren, Cadiz eta Almeriako errepideak hobetzeko lanetan.

Antonio Comyn y Crooke, Conde de Albiz, natural de Madrid, ciudad en la que nació el 4 de marzo de 1858.

Diputado a Cortes en 1891, 1893, 1898 y 1899, posteriormente participó en el Senado entre 1901 a 1902 en representación de la provincia de Gerona, de 1903 a 1904 por la de Cuenca y de 1907 a 1909 por la de Palencia. También ostentó los cargos de Fiscal del Tribunal de Cuentas y Subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Con la inclusión de Antonio Comyn en el accionariado del Ferrocarril de Guernica, la empresa perseguía aprovechar las influencias de este astuto político en la corte. El Conde de Albiz era un verdadero especialista en esta clase de gestiones, lo que le permitió participar en numerosas empresas como es el caso de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción, explotadora de diversas líneas de tranvías en la capital del reino, de la que llegó a ser presidente, o en los ferrocarriles de Zafra a Huelva y Central de Aragón, de los que fue consejero. También participó en el Ferrocarril y Minas de Villadrid (Lugo), en la que participaban otros accionistas del Amorebieta-Guernica como Fernando Landeche y fue secretario de la comisión liquidadora de la Compañía de los Ferrocarriles del Este de España.

Junto a los negocios ferroviarios, intervino en otras iniciativas empresariales, como es el caso de la mina de hierro La Jayona, en Fuente del Arco (Badajoz), al tiempo que participó activamente en la sociedad Auxiliar de Minas e Industrias, presidida por Manuel Allende Salazar y en la que su hijo Juan Antonio Comyn ejercía de Director Gerente.

### **El ingeniero, Pablo de Alzola y Minondo**

El proyecto del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y la dirección de las obras de su construcción corrieron a cargo del ingeniero Pablo de Alzola y Minondo. Natural de San Sebastián, donde vino al mundo en el seno de una familia de comerciantes el 17 de junio de 1841, estudió en Madrid la carrera de ingeniero de obras públicas.

Sus primeras experiencias profesionales se desarrollaron en Andalucía, donde participó en la construcción del puente sobre el Guadalhorce (Málaga) en 1869 y posteriormente en la mejora de las carreteras de Cádiz y Almería.

Urte batzuk geroago Pablo de Alzola Bilbora etorri zen, eta berehala harreman bikainak egin zituen bertako burgesiarekin. 1872an Iron Ore izeneko Orconerako meategi trenbidea eraikitzeko proiektua burutu zuen, eta lau urte geroago Bizkaiko hiriburuen zabalkunde planaren idazketan hartu zuen parte.

1877an Bilboko alkate izendatu zuten, eta Pablo de Alzolak karre-  
ra politiko luzea hasi zuen, hasiera batean alderdi liberalaren esku-  
tik, eta 1894tik aurrera, Bizkaiko kapitalismoak Sagastarekin, aran-  
tzelak zirela eta, izan zituen gatazken ondorioz alderdi  
kontserbatzailean. 1886tik 1890era Bizkaiko Foru Aldundiko pre-  
sidente izan zen, eta 1900ean Herri Lanetako Zuzendari Nagusi  
izendatu zuten, Silvelaren gobernuaren garaian. Urtebete geroago  
Gorteetako diputatu aukeratu zuten Boltañatik (Huesca) eta  
1907tik 1909ra senatari izan zen Bizkaitik.

Pablo de Alzolak trenarekin lotutako jarduera askotan hartu zuen  
parte. Aipatutako Orconerakoaz eta Zornotza eta Gernika arteko  
lineaz gain, trenbide zabaleko tren sare kantabriarraren eraikuntza-  
ren defendatzaile nagusia izan zen. Horrez gain, Bilbo eta Portu-  
galete arteko trenbidea eraikitzeko proiektuak idatzi zituen, eta  
bera izan zen Urolako bailaran burdinbidea eraikitzeko lehenbizi-  
ko azterlanaren egilea. Aldi berean, Bilbo eta Areeta arteko trenbi-  
dearen diseinuan ere aritu izan zen. Horrez gain, hainbat enpresa-  
tako administrazio kontseilu etako mahaikide ere izan zen,  
Bizkaiko Labe Garaietakoa, besteak beste, eta Bizkaiko Ekoizleen  
Ligako presidente izan zen.

Lan politikoaz gain, Pablo de Alzolak hainbat lan idatzi zituen,  
gehienak lan publikoen ingurukoak. Honako hauek azpimarratu  
ditzakegu:

- Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha (1885).
- Cálculo de puentes metálicos (1888).
- El arte industrial en España (1896).
- Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya (1898).
- Las obras públicas en España (1899).
- Nuestra reforma arancelaria (1905).

Pablo de Alzola y Minando Bilbon hil zen 1911ko urriaren 25ean.

Pocos años más tarde Pablo de Alzola se trasladó a Bilbao, donde  
de inmediato estableció una buena red de contactos con la bur-  
guesía local. En 1872 realizó el proyecto de construcción del fe-  
rrocarril minero de La Orconera Iron Ore, y cuatro años más tar-  
de participó en la redacción del plan de ensanche de la capital  
vizcaína.

Con su nombramiento como alcalde de Bilbao en 1877, Pablo de  
Alzola emprendió una larga carrera política, primero de la mano  
del partido liberal, y a partir de 1894, debido a los enfrentamien-  
tos del capitalismo vizcaíno con Sagasta por la cuestión arancela-  
ria, en el bando conservador. Entre 1886 y 1890 fue presidente de  
la Diputación de Vizcaya y en 1900 fue nombrado Director Ge-  
neral de Obras Públicas durante el gobierno de Silvela. Un año  
más tarde fue elegido Diputado a Cortes por Boltaña (Huesca) y  
entre 1907 y 1909 Senador por Vizcaya.

Pablo de Alzola participó en numerosas actividades vinculadas al  
ferrocarril. Además del ya mencionado de la Orconera y de la lí-  
nea de Amorebieta a Guernica, fue el principal defensor de la  
construcción de la red ferroviaria del cantábrico en vía ancha. Asi-  
mismo fue autor de los proyectos para la construcción del ferroca-  
rril de Bilbao a Portugalete o del primer estudio para la implanta-  
ción de un camino de hierro en el valle del Urola, al mismo  
tiempo que colaboraba en el diseño del de Bilbao a Las Arenas.  
También fue vocal de los consejos de administración de diversas  
empresas, entre las que destaca Altos Hornos de Vizcaya, y presi-  
dente de la Liga Vizcaína de Productores.

Junto a su labor política, Pablo de Alzola escribió numerosos tra-  
bajos, relativos en su mayoría a las obras públicas, entre los que des-  
tacaban los siguientes:

- Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha (1885).
- Cálculo de puentes metálicos (1888).
- El arte industrial en España (1896).
- Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya (1898).
- Las obras públicas en España (1899).
- Nuestra reforma arancelaria (1905).

Pablo de Alzola y Minondo falleció en Bilbao el 25 de octubre de  
1911.

Ustiapena aurrera eramango zuen enpresa eratu ondoren, linea eraikitzeke lanak berehala hasi ziren. Lanak Pablo de Alzola ingeniariak zuzendu zituen, eta Luis de Landeochok parte hartu zuen geltokien proiektuetan. Lanak lau sekziotan banatu ziren. Lehenbizikoa Juan Antonio de Iza eta Benencio Garamendiri esleitu zituzaien, bigarrena Julián Ibañez Aldecoari, hirugarrena Juan Antonio Basterrecheari eta azkena Eladio Perticari. Eraikinak eta nasak Ramon Arriolak egin zituen.

Harrigarria izan daiteke Pablo de Alzolaen parte hartzea metro bateko zabalera honen eraikuntzan, kontuan izanik bera izan zela kantaerialdeko kostaldeko trenbidea zabalago eraikitzearen defendatzaile nagusia. Izan ere, berak idatzi zuen Crédito General de Ferrocarriles izenekoak sustatutako Santander eta Irun arteko Kantauroko trenbidearen proiektua, trenbide zaballean, eta, aldi berean, parte hartze azpimarragarria izan zuen trenbide zabalerei buruzko polemikan, batez ere Adolfo Ibarretak defendatzen zuen trenbide estuaren aldeko jarreraren aurrean.<sup>14</sup> Hala ere, ikusita ezinbestekoa zela linea berriak Zornotzan Bilbo eta Durango artekoarekin bat egitea, eta hark jada metro bateko zabalera zuenez, aukera bakarra trenbide zabalera horrekin jarraitzea zen. Dena den, trazaren proiektua egiteko orduan, etorkizunean gai horretan aldaketak egiteko moduko galiboa hartu zen kontuan.

Trenbide berria eraikitzeke lanak erritmo egokian burutu ziren, eta, ondorioz, 1888ko uztailaren 24an, *El Noticiero Bilbaíno* egunkariak, artikulua zabal batean, inaugurazioa gertu zegoela jakinarazi zuen:

### **Gernikako tren**

*Zornotzatik Gernika-Lumora doan trenbide ekonomikoaren eraiketa diseinatu eta lanak zuzendu dituenak, Pablo de Alzola jaunak, lau bagoiko tren osatzeko agindua eman zuen joan den domekan. Haietarikoa bat lehenengo mailakoa, beste bat hirugarrenakoa eta gainontzeko biak zama eroatekoak. Lehenengo bietan ingeniariak berak eta bere lagun batzuk egin zuten bidaia. Beste bi horietan harritzko ikatza erroteko erabili ziren.*

*Alzola jaunaren seme nagusi, jakintsu eta ikasiarekin batera ondokoak izan ziren bidaariak: Bizkaiko diputazio burua den ingeniari-jauna*

Una vez constituida la empresa explotadora se iniciaron de inmediato los trabajos de construcción de la línea, dirigidos por el ingeniero Pablo de Alzola, con la participación de Luis de Landeoch en los proyectos de las estaciones. Las obras se dividieron en cuatro secciones, siendo adjudicada la primera de ellas a Juan Antonio de Iza y Benencio Garamendi, la segunda a Julián Ibañez Aldecoa, la tercera a Juan Antonio Basterrechea y la última a Eladio Pertica, mientras que los edificios y andenes fueron ejecutados por Ramón Arriola.

Puede resultar chocante la participación de Pablo de Alzola en la construcción de este ferrocarril de vía métrica, cuando él era precisamente el mayor defensor de la construcción en vía ancha del ferrocarril en la cornisa cantábrica. De hecho, era autor del proyecto de ferrocarril del Cantábrico, entre Santander e Irún, promovido por el Crédito General de Ferrocarriles en vía ancha, al tiempo que participaba de manera destacada en la polémica sobre los anchos de vía frente a la propuesta de la vía estrecha defendida principalmente por Adolfo Ibarreta.<sup>14</sup> Sin embargo, ante la evidencia de que la nueva línea debería empalmar forzosamente en Amorebieta con la de Bilbao a Durango, ya establecida en vía métrica, no había otra opción que mantener este ancho de vía, aunque la traza se proyectó con el galibio suficiente para una hipotética transformación de la entevía en el futuro.

Las obras de construcción de la nueva vía se desarrollaron a buen ritmo, por lo que el 24 de julio de 1888 la edición de *El Noticiero Bilbaíno* anunciaba en un amplio artículo la inminencia de su inauguración:

### **El ferrocarril de Guernica**

*Anteayer domingo, dispuso el Sr. Pablo de Alzola, bajo cuya traza y dirección se ha construido el ferro-carril económico de Amorebieta a Guernica-Luno, que se organizara un tren compuesto de cuatro vagones, uno de ellos de primera, otro de tercera y los otros dos restantes de carga, destinados los primeros a un viaje del mismo señor ingeniero y algunos de sus amigos y los segundos al transporte de algunas toneladas de carbón de piedra.*

*Los expedicionarios eran además de Pablito, el inteligente y estudioso niño mayor del Sr. Alzola, este señor ingeniero y presidente de la Diputación de Vizcaya, y los Sres. Goyoaga, diputado provincial, Villabaso (D. Camilo)*

<sup>14</sup> Ikus Pablo de Alzola, Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha.

<sup>14</sup> Ver Pablo de Alzola, Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha.

*hau; Probintziako diputatua den Goyoaga jauna; Gorteetako diputatua zena Camilo Villabaso jauna; Martinez eta Areitio jaunak, bata Durangoko alkate ohia eta bestea gaur egunekoa eta ingeniaria, Kadagua trenbideari buruzko ikerketa lanen egilea. Zornotzako Urrengoechea obra-maisua, trenbidea berriaren lanetan ardua handia izan duena, Juan Gurtubay jauna Alzola jaunaren senidea dena, Maruri eta Alvarez jaunak «La Unión Vasco-Navarra» eta «El Norte» aldizkarien idazlariak, eta azkenik Jaurerriko artxibozaina eta kronikagilea, Trueba jauna.*

*Gernika-Zornotza trenbideak 15 kilometro inguru du. Oraingo bi geltoki du ibilbidean. Bata Muxikakoa eta bestea Zugaztietan. Bi tunel dauka ere. 663 metroko Aunzaganakoa, eta Ausperritxakoa 68 metro duena. Zornotzako Ibaizabal ibaia zeharkatzeko Barakaldoko labe garaietan egindako burdinazko zubia du ere. Okako arroilan harri landuzko zubiak ditu eta fabriketan egindako lanen artean aipagarria da Torrebarriako bide-zubi miragarria, zeharra dena eta bost arku dituena. Bere altuerarik handiena 27 metrokoa da eta 2 metroko arku-argia du.*

*Lubetak eusteko hormak ere aipagarriak dira. Ugari eta sendoak, harri landuzko mosaikoaz egin dira.*

*Geltokiak eraikitzeke sistema bera erabili da, eta zalantza barik, beraien tamaina, ondo aztertutako zerbitzua eta edertasuna ikusirik, Espainiako beste trenbidetakoak baino hobetoak dira. Gernikakoa ibarreen dago eta hiriko beheko kaletik zientu erdi bat metrora eskas. Bertan Alzola ingeniariak gustu onekoa dela frogatu du eta eginahalak egin ditu edertasuna erakusteko. Harri landuaz eta sumendiko harriko mosaiko urdinaz egin du lana emaitza ederra lortuz. Fatxada nagusian, nasa atzean daukana eta hiriri aurre egiten diona, hiriko armaria du eta eder-ederra da.*

*Geltoki hau kokatzeko Bermeoraino joan behar den trenbidearen ibilbide trazaketa kontuan hartu da. Bermeoko trenbide zati hau hiri horretako Manuel María de Arrotegui jaun txit horren ardurapean eraiki da.*

*Trenbidearen inguruko paisai zoragarria eta lanak behatzeko asmoz, bidaiariak trenetik sarri askotan jaitsi zirenez, joateko bidaia motela izan zen. Baina itzultzekoa 25 minututan egin zen, ilunabarra heldu baino lehen. Tren konboia Central<sup>15</sup> Burdinbidearena izan zen. Fabrikatzai-*

*ex diputado a Cortes; Martínez y Areitio, el primero ex-alcalde y el segundo alcalde actual de Durango, Gorbeña, ingeniero y autor de los estudios del ferro-carril del Cadagua, Urrengoechea, maestro de obras de Amorebieta, a quien corresponde no poca honra en los trabajos del nuevo ferro-carril; Gurtubay (D. Juan), de la familia del Sr. Alzola, Maruri y Álvarez, redactores de «La Unión Vasco-Navarra» y de «El Norte» y Trueba, archivero y cronista del Señorío.*

*El ferro-carril de Amorebieta a Guernica es aproximadamente de 15 kilómetros, tiene por ahora dos estaciones intermedias, que son las de Zugaztietan y Múxica, dos túneles que son el de Aunzagana, de 663 metros y el de Ausperricha, de 68; un puente de hierro construido en la fábrica de Altos Hornos de Baracaldo y emplazado sobre el Ibaizábal en Amorebieta, y otros varios de sillería en la garganta de Oca, y entre sus obras de fábrica se cuenta el admirable viaducto de Torrebarria, oblicuo y de cinco arcos cuya máxima altura es de 27 metros por 2 de luz [sic].*

*Los muros de terraplenes, generalmente del bello sistema de cantería llamado mosaico, son numerosos y también notabilísimos por su belleza y solidez.*

*Las estaciones, de este mismo sistema, aventajan sin duda alguna por su amplitud, bien estudiado servicio y belleza artística, a las de de todos o la mayor parte de los ferrocarriles de España. La de Guernica, emplazada en la vega y a medio centenar escaso de la calle más baja de la villa, es donde el ingeniero Alzola ha echado, como vulgarmente se dice, el resto de su buen gusto: su fábrica es de sillería y mosaico azul de piedra volcánica, que hace hermoso efecto, y la fachada principal opuesta al andén y por tanto frontera a la villa, ostenta el escudo de armas de ésta y es bellísima.*

*En el emplazamiento de esta estación se ha tenido en cuenta que ha de arrancar de ella la construcción de la línea hasta Bermeo, ya concedida al digno y rico vecino de esta última villa, D. Manuel María de Arrotegui.*

*El viaje de ida fue lento, porque el tren se paró con frecuencia para descender los expedicionarios a examinar y admirar las obras y los encantadores panoramas de la línea, pero el de regreso, que fue poco antes de anoche, se hizo en 25 minutos. El material móvil de que se compuso el tren fue del ferro-carril Central<sup>15</sup> porque precisamente hasta anteayer mismo no había partido de las fábricas extranjeras el propio, a pesar de haber aceptado los fabricantes la multa de seis libras esterlinas por cada día que excediese el plazo señalado.*

<sup>15</sup> Badirudi lokomotora hori Hanomagek Central de Vizcaya izenekoari igorritako bost makina txikiak bat zela. La Gaceta de los Caminos de Hierro argitalpenak esaten du bere izena «Aurrera» zela. Gaceta de los Caminos de Hierro, 1888. urtea, 208. or.

<sup>15</sup> Es de suponer que la locomotora era una de las cinco pequeñas máquinas suministradas por Hanomag al Central de Vizcaya. La Gaceta de los Caminos de Hierro indica que su nombre era «Aurrera». Gaceta de los Caminos de Hierro, año 1888, p. 208.

leak ezarritako epea gainditu du, eta eguneko 6 librako isuna onartu arren, herenegun arte ibilgailu propioak ez ziren atzerriko fabrikatik atera.

Egun aparta igaro zuten bidaiariek. Hirira heldu eta arrastiko ordu bietan Arnaienezan prest zeukaten bazkarira arte, arbola bedeinkatua eta Antiguako Andra Mari foru etxea bisitatu zuten. Bertan, Antonio Lopez de la Calle probintzia-buru jaun txit eta artxibo orokorra eta monumentuen ohorezko zaindari prestuak kortesiaz eta adeitasunez hartu zituen. Hiribildutik ibili ziren ere, eta tokiko administrazioaren arduradunek -eta bereziki Jaurerriko aholkulari ohia eta ahaztezina Nicolas Ambrosioaren semea, Diego de Anitua jauna burua duen gaurko administrazioak- egin dituzten edertasun, erosotasun eta erabilgarritasun-lanak ikusirik, aspalditik bertan egon ez zirenak ustekabe atsegi- na izan zuten. Gernika-Lumo hiria miresgarria da. Kultura handiko herria da. Eta inork ez du berak beste merezi zilarrezko kitararen ize- na. Lorategi ederrak paseo eta plazetan. Eskola apartak, arkupe- tan paseatzeko aukera eskaintzen dutena. Espaloi zabal eta ederrak, haietari- ko batzuk perfekzio handiz egiten diren "Belgikarra" motako lau- zaz eginak. Galtzada-harri ezin hobek. Eta batez ere, denetatik iturriak, monumentalak eta xume-xumeak ere, ur oparo eta bikaina daroatenak. Hauexek dira azken urte hauetan gemikarrek egin dituzten hobekun- tzak. Gaur egun, Santa Maria eliza eder eta miragarria konpontzen ari dira ere.

Foru arbola bedeinkatua eta Antiguako Andra Mari Batzarretxeko muino historiko eta hostotsupean zabaltzen den ibar luze eta oparoan sortzen den ortu aberats berde horrek hiriak daukan xarmari laguntzen dio, zalantza barik.

Ezin hobe zerbitzutako bazkari ostean, bidai oparitu zuen ingeniari eta ordezkari politikoa mahaiburua izanik bidaiari guztiek pozaz gainez- ka eta txintxin topa eginez eskertu eta goraiatu zuten bidaia. Eta aste batzuk igaro eta Zornotza-Gernika-Lumo trenbidea irekita egotean, ibilbide paregabea eskainiko zaio publikoari. Tren honek legoa apur ba- tzueta eskaintzen duen ibilbide bezalakoa ez dago Espainia osoan ai- tortu zuten ere.

Trenbide berriaren lanak ikusirik, gustu onak eta erabilgarritasunak bat eginez bidaiariari harritzeko ahaleginetan ibili direla ematen du, bere- ziki Torrebarriko zubi-bidea ikusten dugunean. Bere oinean dagoen eta hainbat ohitura herrikoi eta historikoak gordetzen dituen Okako dorre- txetik hartzen du izena zubi-bideak.

Handik denbora gutxira, 1888ko abuztuaren 13an, eraikuntza la- nak amaitu eta material mugikor guztia jaso eta gero, linearen

Los expedicionarios pasaron un día verdaderamente delicioso e invir- tieron el tiempo que medió entre su llegada, a las dos de la tarde, y la comida que tenían dispuesta en la fonda de Arnai, en visitar el árbol histórico y el consistorio foral de Santa María la Antigua, donde los re- cibió con gran cortesía y amabilidad el señor D. Antonio López de la Calle, respetable padre de la provincia y digno conservador honorífico de aquel archivo general y monumentos históricos, y en recorrer la vi- lla, donde sorprendieron gratuitamente a los que hacía algún tiempo no la habían visitado las mejoras de embellecimiento, comodidad y uti- lidad de todo género que han realizado y están realizando las admi- nistraciones locales de la misma, y muy particularmente la actual, pre- sidida por el joven e ilustrado alcalde D. Diego de Anitua, hijo del antiguo e inolvidable consultor del Señorío D. Nicolás Ambrosio. La villa de Guernica-Luno es hoy verdaderamente admirable por la cul- tura de su vecindario y porque difícilmente se encontrará a población en que tan justificado como en ella esté el calificativo de tacita de plata. Lindos jardincillos en sus plazas y paseos; magníficas escuelas, cuya gran arcada constituye un gran paseo cubierto; anchas y hermosas ace- ras, algunas del llamado baldosín belga (que ya se fabrica con gran per- fección); inmejorables adoquinados; y sobre todo, a cada paso, fuentes monumentales y de la de más modesta categoría de aguas tan abun- dantes como exquisitas, son las principales mejoras que han realizado estos últimos años los guerniqueses, que también están ahora restau- rando su majestuosa y bella iglesia de Santa María.

Al encanto que lo interior de la villa produce, contribuye no poco aquel mar de fecunda verdura que se extiende por la dilatada y fertilísima vega que se- ñorea, particularmente desde la histórica y frondosa colina donde son venera- dos el roble foral y la iglesia juradera de Santa María la Antigua.

Los expedicionarios, presididos y agasajados por el ilustre ingeniero y re- público a quien habían debido el obsequio de aquel hermoso viaje, die- ron rienda suelta a sus afectos y gratísimas impresiones por medio de en- tusiastas brindis al terminar la comida, perfectamente servida, y convinieron en que, una vez abierto al servicio público, como lo será den- tro de algunas semanas, el ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Luno, difícilmente podrá hacerse en comarca alguna de España viaje de algu- nas leguas que ofrezca los atractivos del de Amorebieta al apacible, al in- decidiblemente hermoso, valle de Guernica.

En cuanto a las obras de la nueva vía, dijérase, al contemplar todas ellas, y muy particularmente el soberbio viaducto de Torrebarria, con cuyo nom- bre se designa la insigne casa solar de Oca, que yace a su pie y a la que van unidas tantas y tantas singulares tradiciones histórico populares, que la utilidad y el buen gusto las han realizado puestas de acuerdo y com- pitiendo en esfuerzos para maravillar al viajero.

MI  
55-1000

**Proyecto**  
DE  
**FERRO-CARRIL DE AMOREBIETA**  
A  
**GUERNICA-LUNO.**

**MEMORIA**  
POR  
**D. PABLO de ALZOLA,**  
INGENIERO-JEFE  
DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

BILBAO—1884.  
TIPOGRAFÍA DE LA VIUDA DE DELMAS,  
Correo, 8.

ZORNOTZA ETA GERNIKA-LUNO ARTEKO  
TRENBIDEAREN PROIEKTUA. PABLO DE  
ALZOLAREN LANA. TRENAREN EUSKAL  
MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
PROYECTO DEL FERROCARRIL DE  
AMOREBIETA A GUERNICA-LUNO, OBRA  
DE PABLO DE ALZOLA. ARCHIVO DEL  
MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

inaugurazio ekitaldia burutu zen, abuztuaren 15eko *El Noticiero Bilbaíno* egunkarian irakur daitekeenez:

### **Zornotza-Gernika eta Lumoko trenbidea**

*Lurralde noble honen hainbat semek suspertutako ekimen handiaren ondorioz trenbide berriak jendeari zabaldu dizkio ateak.*

*Garraio erraz eta arinaz Bilbo eta Bizkaiko Foru Hiri Nagusia lotzen dituen trenbide berria astelehenean zabaldu zen ospa handiz. Gernikako herriak pozaz gainezka eta alaitasunez ospatu zuen garrantzi handiko gertakizuna.*

*Astelehenean goizeko 10:15etan Durangoko trenean eta konboi berezian udako egun ederrean ospatu zen gertakizun honen inbitatuak irten ziren.*

*Zornotzan herriko udal arduradunek eta jaian parte hartzeko asmoz Durangotik hurbildutako beste jende batzuk itzaroten zuten segizioa.*

*Berton, parrokoak trenbidea eta armariaz, banderatzoz, erramuz eta lorez dotore-dotore jantzia ziren «Gernika-Lumo» zein «Zugastieta» lokomotorak bedeinkatu zituen.*

*Durangoko trenbidearen geltokiaren ondoan aldare xume bat ezarri zen zeremonia ospatzeko. Hau amaiturik danbolin-soinuaz eta txapliguen eztanden artean segizioak Gernika eta Lumoko bidea hartu zuen.*

*Denek miretsi zituzten trenbideko lanak. Lan hauek guztiak nahiko izango ziren edozein ingeniari ospa zabaltzeko baina trenbide honen egilea eta lan zuzentzailea izan den Pablo de Alzola jaunak ospa handi eta sendoa dauka alde zurretik irabazita ere.*

*600 metro baino gehiagoko luzera daukan Autzaganako tunela eta Okako zubi-bidea deigarri gertatu ziren. Bidaiari batzuk errepideraino jaitsi ziren zubi-bidea ondo ikusteko.*

*Hau paisai anitza! Hauek bai ikuskizun ederrak! Hau landaredi oparoa bidetik ikusten dena!*

*Mastaz, armariaz eta banderatzoz apaindutako Zugastieta eta Muxikako geltokietan herri horietako udal arduradunek danbolin-soinuaz eta bolanderaz egin zioten harrera trenari.*

Poco después, en concreto el 13 de agosto de 1888, una vez finalizados todos los trabajos de construcción y recibido el material móvil necesario, se procedió a la solemne inauguración de la línea, tal y como reflejaba en su crónica del 15 de agosto *El Noticiero Bilbaíno*:

### **El ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno**

*Ya está abierto al servicio público este nuevo ferro-carril, cuyas obras se han realizado merced a la poderosa iniciativa de unos cuantos hijos de esta noble tierra.*

*El lunes se llevó a efecto con gran solemnidad la inauguración de esta línea, que pone en rápida y fácil comunicación a Bilbao con la capital foral de Vizcaya, cuyo vecindario ha recibido con señaladas muestras de regocijo y entusiasmo acontecimiento de tanta importancia.*

*En un tren especial salieron el lunes de esta villa a las 10,15 de la mañana por el ferro-carril de Durango los invitados a esta solemnidad, que se verificó en medio de un hermoso día de verano.*

*En Amorebieta era esperada la comitiva por el ayuntamiento de la localidad y algunas otras personas que habían llegado de Durango con objeto de asistir a la fiesta.*

*Allí, el señor cura párroco bendijo la línea y las locomotoras «Guernica y Luno» y «Zugastieta», vistosamente engalanadas con escudos, banderolas y guirnaldas de laurel y flores.*

*Adosado a la estación de la línea de Durango se había levantado un sencillo altar para la ceremonia religiosa; y terminada ésta, al son del tamboril y entre el estampido de los cohetes, emprendió la marcha la comitiva con dirección a Guernica y Luno.*

*En el camino fueron por todos admiradas las obras de la vía férrea, las cuales bastarían para hacer la reputación de un ingeniero que no la tuviera tan bien cimentada y acreditada como el Sr. D. Pablo de Alzola, autor y director de este ferrocarril.*

*Llamaron especialmente la atención el túnel de Autzagana, de más de 600 metros de longitud y el admirable viaducto de Oca, que algunos expedicionarios bajaron a contemplar desde la carretera.*

*¡Y que paisaje tan variado y que preciosos panoramas y que vegetación tan exuberante descubre la vista desde el camino!*



OKAKO BIDEZUBIAREN IKUSPEGIA, TRENBIDEAREN LEHENBIZIKO URTEETAN. ARGAZKIA, ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

VISTA DEL VIADUCTO DE OCA EN LOS PRIMEROS AÑOS DE EXPLOTACIÓN DEL FERROCARRIL. FOTO ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



## **Gernikan**

*Gernikan jende ugarik itxaro zuen lehenengo tren.*

*Hiri honetako musika bandak Gernikako arbola jotzen zuen bitartean segizioa trenetik jaitsi eta euskal askatasunaren ikurra den arbola santua ikustera joan ziren. Bitartean bolanderak eta kanpaiak lau haizetara zabaltzen zuten bere hotsa.*

*Herriko kaleak oihal zintzilikariaz apainduta zeuden.*

*Haritz historiko honen inguruan hurbildu ahala mirespen eta begirune sentimendua sortzen da barru barrutik. Herri honetako lege jakintsu eta ohiturak ordezkatzeko dituen arbola sakratuak benerazio sortarazten du.*

*Hura ikusirik bihotz taupadak sentitzen dira iragan hobeak gogoratu, eta inork ez du bere ondorengo alde egin nahi, haritz zaharraren adartxo edo hostoren bat berarekin eroan gabe.*

*Bisitarien artean Gamazo jauna zegoen, berari hosto bat eman zioten eta berak kapelaren zintan ezarri zuen.*

*Geroago segizioa foru etxean zehar ibili zen, bisitari batzuk, besteak beste Gamazo jaunak eta Gobernadore zibilak, bisitaren oroigarria utzi zuten bisita-liburuan.*

## **Bazkaria**

*Girlandaz, banderatoz eta armarriaz apainduta zegoen eskola berriko areto nagusian ospatu zen eta honako hau izan zen jatekoa:*

*Royale erarako salda (Jerez)– Lupia egosia saltsa tatariarraz. (Burdeos)– Perigord erarako solomoa.– Erromako pontxe.- Ilarrak ingelesa erara.- Oilasko errea, Errusiako entsalada. (Champagne)- banilla izozkia.- Savoiako bizkotxoa. (Oporto)- bestelako postreak.- Kafea eta likoreak.*

*Mahaiburua trenbidearen Administrazio Kontseilu burua eta gorteetako diputatua den Luis Landecho jauna izan zen. 97 mahi-lagun izan ziren eta mahaiburuaren eskuinaldean Gobernadore zibila eta ezkerrean Gamazo jauna egon ziren. Gernikako alkatea, gobernadore militarra, artzapeza, Zabala, Aguirre, Allende Salazar, Alzola, Landecho, Gortazar, Goicoechea eta beste batzuk mahaitxo berean ezarri ziren ere.*

*En las estaciones de Zugastieta y Múgica, engalanadas con mástiles, escudos y banderas, fue recibido el tren por los ayuntamientos respectivos al son del tamboril y el estampido de los cohetes.*

## **En Guernica**

*En la estación de Guernica, numeroso gentío esperaba la llegada del primer tren.*

*La comitiva bajó de los carruajes entre los acordes de la banda de música de la localidad, que tocó el «Guernicaco arbola» y se dirigió a visitar el árbol santo, el símbolo de las libertades vascongadas, mientras las campanas eran echadas al vuelo y los cohetes atronaban el espacio.*

*La población estaba engalanada con colgaduras.*

*Cuando se penetra en el recinto donde se levanta el histórico roble, invade súbitamente el ánimo un sentimiento de veneración y respeto hacia aquel sagrado árbol que simboliza las sabias leyes y tradicionales costumbres de este país.*

*A su vista palpita el corazón recordando tiempos mejores y nadie quiere ausentarse de allí sin llevar como recuerdo de la visita una ramita o una hoja del viejo roble.*

*El Sr. Gamazo, que se hallaba entre los visitantes, fue obsequiado con una, y la colocó entre la cinta de su sombrero.*

*Después la comitiva recorrió el consistorio foral, dejando algunos expedicionarios en el álbum, entre ellos el Sr. Gamazo y el gobernador civil, un recuerdo de su visita.*

## **El banquete**

*Se celebró a las dos en el amplio salón de las nuevas escuelas, que estaba adornado con guirnaldas, banderas y escudos. He aquí el menú:*

*Consomé a la Royale (Jerez)– Lubina cocida a la salsa tártara. (Burdeos)– Solomillo a la Perigord.– Ponche a la Romana.- Guisantes a la inglesa.- Pollos asados, ensalada rusa. (Champagne)- Helado de vainilla.- Bizcocho de Saboya. (Oporto)- Postres variados.- Café y licores.*

*Presidió el banquete, al que asistieron 97 comensales, el diputado a Cortes y presidente del Consejo de Administración del ferro-carril, Sr. D. Luis Landecho, quien tenía a su derecha al Sr. Gobernador civil y a la*

## **Brindisak**

Luis Landacho jauna hasi zen topa egiten. Konpainiak egindako inbitazioari erantzun zuten guztioi eskerrak eman zizkien: Agintariei, Diputazioari, Gobernadore zibilar, sustapen nagusiari eta Durango eta Zumarragako trenbide enpresei, Zornotza-Gernika trenbideko lanak burutzeko beraiengandik jasotako laguntzagatik, eta bereziki Sabino Goicoechea jaunari.

Konpainiak Gernika-Lumo udalarekin zorretan zegoela aitortu, eta amaitzeko prentsari borondate ona eskatu zion funtzionamenduko lehenengo egunetako akatsak fede onaz lantzeko.

Goicoechea jaunaren laguntzailea goraiatu zuen ere. Eta lanetan parte hartu duten guztiok goratu zituen.

Gobernadore zibilak trenbidearen etorkizun oparoaren alde Maria Cristina bihotz oneko erreginak agintzen duen aberriaren alde, eta interes publikoen garapena babesten duen gobernuaren alde topa egin zuen ere.

Gamazo jaun prestua eta estatu-gizonaren presentziaz poztu zen, Izan ere, estatuko dirulaguntza barik jadanik luzea den Bizkaiko trenbide sarea osatzen ari diren herri honetako semeak goraiatu zituen bere ekimenagatik.

Fernando Landachok Bizkaiko trenbide sarearen etorkizun oparoaren alde eta Bermeo-Gernika ibilbide garapenaren alde topa egin zuen..

Sabino Goicoechea jaunak Luis Landechoaren alde egin zuen. Bere hitzetan egun horretan zabaltzen zen ibilbidea berari zor zaiolako. Bere lagun mina den Angel Salazar Allenderen alde topa eta honen aita zintzoari bere begirune eta mirespena adierazi zion ere.

Moreno jaunak Goicoechea jaunak esan zuenarekin bat egin zuen.

Gernikako alkatea Anitua jaunak trenbidearen etorkizun oparo, Mundakako bide berriaren egin beharra eta hilberri zen Ángel Allende Salazar Gernikako seme kutunaren memoria aipatu zituen..

Solis jaunak, Gernika-Lumoko medikuak trenbidearen egile eta proiektu zuzendaria izan den Alzola jauna, prentsa eta Ángel Allende Salazar aipatu zituen. Bere ustez kanala egiten den egunean, Gernikan azken honen estatua ezarri beharko zela gaineratu zuen.

izquierda al Sr. Gamazo. En la misma mesa tomaron también asiento el alcalde de Guernica, el gobernador militar, el señor arcipreste, Zabala, Aguirre, Allende Salazar, Alzola, Landecho, Gortazar, Goicoechea y otros.

## **Los brindis**

Los inició el Sr. Landecho (D. Luis), quien dio las gracias a todas las personas que habían respondido a la invitación de la compañía, a las autoridades, a la Diputación, al Sr. Gobernador civil, al jefe de fomento y a las empresas de los ferrocarriles de Durango y Zumárraga, por el apoyo que en todos ha encontrado la de Amorebieta a Guernica para la realización de las obras, en particular en el señor Goicoechea (D. Sabino).

Recordó lo mucho que debe también la compañía al ayuntamiento de Guernica y Lumo y concluyó suplicando a la prensa que no se muestre exigente con el servicio del ferro-carril, que adolecerá de algunos defectos en los primeros días.

Tuvo también algunas palabras de elogio para el ayudante Sr. Goicoechea, así como para todos los que han contribuido a la ejecución de las obras.

El Sr. Gobernador civil brindó por la prosperidad de la línea, por Vizcaya, por la patria, cuyos destinos preside una reina tan bondadosa como doña María Cristina, y por el gobierno de S. M. que procura el desarrollo de los intereses públicos.

Se congratuló de la presencia de un hombre de Estado tan ilustre como el Sr. Gamazo, y tuvo frases de elogio para la grande iniciativa de los hijos de este país, que sin subvención ninguna del Estado van construyendo esa ya extensa red de ferrocarriles vizcaínos.

El Sr. Landecho (D. Fernando) brindó por el Sr. Gamazo, por la prosperidad de las líneas férreas de Vizcaya y por el desarrollo de la de Bermeo a Guernica.

El Sr. Goicoechea (D. Sabino), por don Luis Landecho, a quien se debe (dijo), la línea inaugurada hoy, y por su inolvidable amigo D. Ángel Allende Salazar a cuyo buen padre rindió un tributo de consideración y respeto.

El Sr. Moreno se adhirió a las manifestaciones del Sr. Goicoechea.

El Sr. Anitua, alcalde de Guernica, brindó por la prosperidad del ferro-carril, por la realización del canal de Mundaca y por la memoria del esclarecido hijo de Guernica D. Ángel Allende Salazar.



GERNIKA-LUMOKO GELTOKIAREN IKUSPEGIA. ARGAZKIA, ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

VISTA DE LA ESTACIÓN DE GUERNICA-LUNO EN 1888. FOTO ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

Agirre diputatuak Gamazo jauna aipatu zuen eta aurrerakuntza eta bakearen alde egin zuen topa. Brindisa amaitzeko ondokoa esan zuen: “Bakea gure ez duen bizkaitarra ez da bizkaitarra”

Martin Zabala jaunak euskaldunok foru legeak berreskuratzeko nahiaz ez ibiltzea pentsaezina dela esan zuen eta Espainiako probintzia guztien alde egin zuen topa.

Gamazo jaunak altxatu eta ondokoa esan zuen. Batetik herri honetako seme-alabak eguerdiko sua eta iparraldeko hotza elkarturik duen arraza berezia osatzen dutela.

Gerra zibila gogora ekarri zuen bere ondorioak agerrarazteko.

Bere laguna Ángel Allende Salazar aipatu zuen.

Bizkaiko oparotasun eta garapena hurbiletik ezagutu eta bere arazoa dela gaineratu zuen.

Herriak nozitzen ari den aldaketa aipatuz herritarren ekimena eta lan gogoa eskertu zituen.

Mundakako kanala ahalik eta lasterren eraikia izan zedin gogoa adierazi zuen.

Bizkaiko ekimen pribatuaren alde topa egin zuen, trenbidearen bultzatzaile eta suspertzaileak agurtu zituen. Eta azkenik agintea duen erreginare bertuteak gogora ekarri eta erregina bera goraipatu zuen.

Alzola jaunak berari zuzendutako hitz amultsuak eskertu zituen. Eta Trenbidearen Administrazio Kontseilua laudatu eta gero euskal langileentzako oroipen berezi bat egin zuen. Vasconiako Jerusalem alde topa egin zuen eta herri honetako seme-alaben ekimen garrantzitsua gaurkoa ez dela, antzinakoa baizik, gogoratu zuen.

Allende Salazar diputatuak ahaztezina den Angel anaiari zuzendutako hitzak eskertu eta bere laguntza eskaini zuen Mundakako kanaleko lanak burutu ahal izateko.

Álvarez eta Albéniz jaunok, «El Norte» eta «El Noticiero Bilbaíno» aldizkariaren ordezkariok prentsaren izenean topa egin zuten.

Gernikako alkateak zorionak opa zituzten bi telegrama irakurri zituen bazkaria amaitzeko. Bata Lekeitioko alkateak igorritakoa, bestea Francisco N. de Igartua jaunarena.

El Sr. Solís (médico de Guernica y Luno) por el Sr. Alzola, autor y director del proyecto de la línea férrea, por la prensa, por el Sr. Allende Salazar, cuya estatua, añadió, debe levantarse en la plaza de Guernica el día en que sea un hecho la construcción del canal.

El diputado Sr. Aguirre aludió al señor Gamazo, brindó por el progreso y por la paz y terminó su brindis con estas palabras: «El vizcaíno que no quiera la paz no es vizcaíno».

El Sr. Zabala (D. Martín) dijo que pretender que los vascongados renuncien a la restauración de los fueros es pretender un imposible. Brindó por todas las provincias de España.

Se levantó el Sr. Gamazo y comenzó diciendo que los hijos de este país constituyen una raza especial en la que están unidos el fuego del Mediodía y la frialdad del Norte.

Recordó la guerra civil para anatemizarla.

Evocó la memoria de su amigo D. Ángel Allende Salazar.

Dijo que no era extraño ni al progreso ni a la prosperidad de Vizcaya.

Aludió a la transformación que va sufriendo el país, gracias a la iniciativa de sus hijos y al amor de éstos al trabajo.

Manifestó sus deseos de que sea pronto un hecho el canal de Mundaca.

Brindó por la iniciativa privada y por Vizcaya; saludó a los iniciadores y propagadores de la línea férrea y terminó recordando las virtudes de la reina regente, para la que tuvo grandes elogios.

El Sr. Alzola agradeció las cariñosas frases que se le habían dirigido; encargó los servicios del Consejo de administración del ferro-carril; tuvo un recuerdo para los obreros vascongados; brindó por la Jerusalén de la Vasconia y dijo que la grande iniciativa de los hijos de este país no es de ahora sino que es muy antigua.

El diputado Sr. Allende Salazar agradeció las frases de cariño que se habían dirigido a su inolvidable hermano D. Angel y ofreció todo su apoyo para la realización de las obras del canal de Mundaca.

Los Sres. Álvarez y Albéniz, representantes de «El Norte» y de «El Noticiero Bilbaíno» respectivamente brindaron en nombre de la prensa.

Gernikako gazteen gutun sutsua irakurri zuen ere.

### **Gonbidatuak**

Aipatu ditugun pertsona guztiez gain, honako hauek ere izan ziren inaugurazio ekitaldian:

Manuel María Gortazar jauna, Juan Arellano jauna, Pedro Gandarias jauna eta Ramón Pagasartundua jauna eta Juan Ramón Urrengochea jauna, linearen zuzendaria.

Gaminde jauna itsas komandantea, Cano Rojo jauna auzitegiko fiskala, Barcaiztegui jauna fiskal ordezkaria, Minoves jauna, Ogasun arloko ordezkaria, Gil jauna Sustapen arloko nagusia, Lecea jauna Gernikako epailea, Cortes jauna kapitan laguntzailea eta Hernandez jauna, Guardia zibil tenientea.

Uría, Galarza, Goyoaga, Urizar eta Acillona diputatu jaunak eta idazkaria, Arancibia jauna.

Ibarreña, Hoffmeyer, Meñaca eta Rubenach, ingeniariak, Durangoko trenbidearen zuzendaria Goicoechea jauna, Areetakoa Cuartilles jauna, eta Portugaletekoa Rodríguez jauna. Santurtziko tranbiakoa Arias jauna. Trenbide komisarioa Mora jauna. Gernikako erregistratzailea Pazos jauna, Durangokoa Ormaechea jauna. Zornotzako parrokoa Yarza jauna eta Gernikakoa Ormaecheoitia jauna. Aldecoa, Iza, Garamendi, Basterrechea, Pértica, Arriola eta Movellán jaunak trenbideko lanen kontratistak eta Barandia jauna peritua. Zornotzako alkatea Arana jauna, Etxanokoa Ormaeche jauna, Gorozikakoa Ugalde jauna, Ibarrikokoa Mendatorigoitia jauna, Muxikakoa Unda jauna, eta Gernikakoa zinegotziak diren Musatadi, Larrucea, Echevarría, Pértica, Madariaga (Antonio eta Francisco) eta Mendiola jaunak.

Coste Vildósola, Elorduy (Manuel), Amann (Emiliano), Barandita (Manuel), Díaz (Narciso), López de la Calle (Antonio), Molina (Fernando), Gurtubay (Juan), Comyn, Arrótegui, Solís, Coste (Ramón), Elorduy (on Juan), Moreno Goñi, Gogesacoechea (on Valeriano), Urrutia eta Eguren jaunak. «El Porvenir Vascongado»ko Diego Coll eta «El Vasco»ko Oleada jaunak ere.

### **Itzulera**

Arrastiko bost eta erdietan, hiria bisitatu eta gero, bidaiariak itzuliko bidaiari ekin zioten eta gaueko zortzietan hona ailegatu ziren.

El banquete terminó dando lectura el señor alcalde de Guernica de dos telegramas de felicitación; uno del alcalde de Lequeitio y otro del Sr. D. Francisco N. de Igartua.

También leyó una entusiasta carta de la juventud de Guernica.

### **Los invitados**

Además de las personas que hemos citado, asistieron a la inauguración las siguientes:

D. Manuel María Gortazar, D. Juan Arellano, D. Pedro Gandarias y D. Ramón Pagasartundua y el director de la línea don Juan Ramón Urrengochea.

El comandante de marina Sr. Gaminde, el fiscal de la audiencia Sr. Cano y Rojo, el teniente fiscal Sr. Barcaiztegui, el delegado de Hacienda Sr. Minoves, el jefe de Fomento Sr. Gil, el juez de Guernica señor Lecea, el capitán ayudante Sr. Cortés y el teniente de la guardia civil Sr. Hernández.

Los diputados Sres. Uría, Galarza, Goyoaga, Urizar y Acillona y el secretario señor Arancibia.

Los ingenieros Sres. Ibarreña, Hoffmeyer, Meñaca y Rubenach, el director del ferrocarril de Durango Sr. Goicoechea, el de las Arenas, Sr. Cuartilles y el de Portugalete, Sr. Rodríguez, el del tranvía de Santurce, Sr. Arias, el comisario de ferrocarriles Sr. Mora, el registrador de Guernica, Sr. Pazos, el de Durango, Sr. Ormaechea, el párroco de Zornoza, Sr. Yarza y de Guernica, Sr. Ormaecheoitia; los contratistas de la línea, Sres. Aldecoa, Iza, Garamendi, Basterrechea, Pértica, Arriola y Movellán, el perito Sr. Barandita, el alcalde de Amorebieta Sr. Arana, el de Echano Sr. Ormaeche, el de Gorocica Sr. Ugalde, el de Ibárruri, Sr. Mendatorigoitia, el de Múgica, Sr. Unda, y los concejales de Guernica Sres. Musatadi, Larrucea, Echevarría, Pértica, Madariaga (D. Antonio y D. Francisco) y Mendiola.

Los Sres. Coste y Vildósola, Elorduy (D. Manuel), Amann (D. Emiliano), Barandita (D. Manuel), Díaz (D. Narciso), López de la Calle (D. Antonio), Molina (D. Fernando), Gurtubay (D. Juan), Comyn, Arrótegui, Solís, Coste (D. Ramón), Elorduy (don Juan), Moreno y Goñi, Gogesacoechea (don Valeriano), Urrutia, Eguren, Diego, Coll, de «El Porvenir Vascongado» y Oleada de «El Vasco».

### **El regreso**

A las cinco y media, y después de visitar la población, salieron los expedicionarios para esta villa, a la que llegaron a las ocho de la noche.

*Eta amaitzeko; batetik, aurrean deskribatu dugun Zornotza-Gernika-Lumoko trenbide berriak etorkizun oparoa izan dezala desiratzea baino ez zaigu geratzen. Beste batetik, gure zorionik beroena konpainiarantzako eta Gernikatik Bermeora eta Lekeitiora joango ziren bide osagarriak ahalik eta lasterren errealitate bihur daitezzen nahia agertzea.*

## GERNIKATIK SUKARRIETARA

Zornotza eta Gernika arteko linea behin betiko inauguratu aurretik planteatuta zegoen jada Bermeoraino luzatzea. Luis de Landecho, Gernikako trenbidearen emakidaduna eta garai hartan Gortetako diputatu zena, izan zen lege proposamena aurkeztu zuena. Lege proposamen horretan gobernuari baimena ematen zitzaion enpresako akziodun txikienetako bati, Manuel Maria Arrotegui<sup>16</sup> Gernika eta Bermeo arteko trenbidea eraikitzeke lizentzia emateko. Hori baieztatu egin zen 1888ko uztailaren 6ko Dekretu bitartez.<sup>17</sup> Trenbide berria Estatuaren diru laguntzarik gabe eraikiko zen, eta derrigorrezko desjabetzapenentarako, erabilgarritasun publikoko izendatu zuten. Horrela, jabari publikoko lur-zatiez aprobetxatzeko eta haiek hartzeko eskubidea zuen, eta hori oso interesgarria zen, trazatuaren zati handia Urdaibaiko itsasadarren paduratik baitzioan.

Emakida burutu ondoren, Compañía del Ferrocarril de Zornotza a Guernica y Luno izenekoari transferentzia egiteko gestioak hasi ziren, baina espedientearen tramitazioa luzea eta konplexua izan zen. Bitartean, enpresak lehenbizi Gernika eta Sukarrieta arteko sekzioa eraikitzea erabaki zuen, trazatua errazagoa zelako, trenbidea Urdaibaiko itsasadarreko lautada zabaletan eraikitzen baitzen. Etorkizunerako utzi zen Bermeorako bide zaila.<sup>18</sup>

Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak hainbat proposamen jaso zituen, beste batzuen artean Juan Bautista de Longarena<sup>19</sup>. Juan Bautista de Longak bere burua eskaini zuen Sukarrieta eta Mundaka arteko sekzioaren eta Gernika eta Sukarrieta sekzioaren,<sup>20</sup> arteko kilometroko kostuaren aldea ordaintzeko. Hala ere, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a

*Para terminar réstanos consignar aquí nuestros deseos de prosperidad para la línea férrea de Amorebieta a Guernica Luno, cuya descripción hicimos días atrás. Enviar a la compañía nuestra sincera felicitación y lisonjearnos ante la idea de que pronto acaso sea una realidad el proyecto de su complementaria de Guernica a Bermeo y Lekeitio.*

## DE GUERNICA A PEDERNALES

Antes de que quedara definitivamente inaugurada la línea entre Amorebieta y la villa foral, ya se había planteado su prolongación hacia Bermeo. Fue precisamente Luis de Landecho, concesionario del ferrocarril a Guernica y por entonces diputado a Cortes, quién presentó una propuesta de ley en el que se autorizaba al Gobierno a conceder a uno de los pequeños accionistas de la empresa, Manuel María Arrótegui<sup>16</sup> el permiso necesario para la construcción de un ferrocarril entre Guernica y la villa costera, hecho que fue refrendado por Decreto del 6 de julio de 1888.<sup>17</sup> La nueva vía se construiría sin subvención del Estado, siendo declarada de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa, con derecho al aprovechamiento y ocupación de terrenos de dominio público, aspecto de gran interés, ya que buena parte de la traza transcurriría sobre las marismas de la ría del Urdaibai.

Una vez otorgada la concesión, se iniciaron las gestiones necesarias para su transferencia a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, pero la tramitación del expediente fue larga y compleja. Entretanto, la empresa decidió construir primero la sección comprendida entre la villa foral y Pedernales, debido a la facilidad del trazado, al establecer las vías en las amplias llanuras de la ría del Urdaibai, dejando para el futuro la difícil continuación a Bermeo.<sup>18</sup>

A pesar de propuestas como la de de Juan Bautista de Longa,<sup>19</sup> quien se ofreció a abonar la diferencia del coste kilométrico de la sección entre Pedernales y Mundaca respecto a la comprendida entre Guernica y Pedernales,<sup>20</sup> la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno renunció a prolongar sus vías a

<sup>16</sup> Manuel Maria Arrotegui hogen akzio zituen.

<sup>17</sup> Gaceta de Madrid 1888ko uztailaren 8ko Gaceta de Madrid, p. 77.

<sup>18</sup> 1890ean enpresak 700 metroko luzapena egin zuen Gernikan, trenbidea itsasadarreko ontzira-lekuetaraino heltzeko, horrela merkantzien garraioa azkartu ahal izateko.

<sup>19</sup> Juan Bautista de Longa Mundakarra zen, eta Zornotza eta Gernika arteko trenaren akzioduna. Hirurogei akzio zituen.

<sup>20</sup> Ángel Ormaechea, Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936, 547. or

<sup>16</sup> Manuel María Arrotegui era titular de veinte acciones.

<sup>17</sup> Gaceta de Madrid del 8 de julio de 1888, p. 77.

<sup>18</sup> En 1890 la empresa ya había realizado una pequeña prolongación de 700 metros en Guernica, para que las vías alcanzaran los embarcaderos de la ría con el fin de agilizar el transporte de mercancías.

<sup>19</sup> Juan Bautista de Longa era natural de Mundaca y accionista, con sesenta títulos, del ferrocarril de Amorebieta a Guernica.

<sup>20</sup> Ángel Ormaechea, Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936, p. 547

## ISLA DE CHACHARRAMENDI — Gran Hotel



TXATXARRAMENDIKO UHARTEA. UHARTEAK TURISMORAKO ZITUEN BALIABIDEAK USTIATZEA IZAN ZEN TRENBIDEA SUKARRIETARAINO LUZATZEKO ARRAZOIETAKO BAT. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

ISLA DE CHACHARRAMENDI. LA EXPLOTACIÓN DE SUS RECURSOS TURÍSTICOS FUE UNO DE LOS OBJETIVOS DE LA PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL HASTA PEDERNALES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

Guernica y Luno izenekoak erabaki zuen trenbidea Bermeoraino ez luzatzea, inguruko labar malkartsuetatik igarotzeak zituen zailtasun teknikoak zirela eta, eta eskualdean beste trenbide proiektu bat zegoelako, Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía izenekoak bultzatua.<sup>21</sup>

1891ko abuztuaren 7an, Gorteen Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoaren esku utzi zuten Gernika eta Sukarrieta arteko trenbidearen emakida, «Mundakara edo Bermeora jarraitzeko eskumenarekin, egungo trenbidearen luzapena da eta».<sup>22</sup> Manuel Maria Arrotegui emandako baimenak bezala, horrek ere bazuen erabilgarritasun publikoko adierazpena, derrigorrezko desjabetzapenatarako, jabari publikoko lur-zatiez aprobetxatzeko eta haiek hartzeko eskubidearekin. Linea eraikitzeko proiektua 1892ko maiatzaren 6ko Errege Agindu bitartez onetsi zen, eta 1892ko irailaren 6an baldintzen plegua argitaratu zen. Plegu horretan lanak lau hilabeteko epean hasi behar zirela esaten zen, eta emakidadunak lau urte zituela zerbitzua eskaintzen hasteko.<sup>23</sup>

Alderdi hori dokumentatzea ezinezkoa izan bada ere, badirudi Gernika eta Sukarrieta arteko sekzioaren eraikuntza lanak baldintzen plegua behin betiko hasi baino lehenago hasi izana, haiek argitaratu eta sei hilabetera linea inauguratu egin baitzen, 1893ko martxoaren 15ean. Aurreko eguneko *El Nervión* egunkariaren edizioan honela agertu zen albiste:

*Trenbide adar berriaren bitartez Gernika eta Sukarrieta lotzen duen zerbitzua martxan sartuko da bihar.*

*Aspalditik zerbitzu hau martxan sartzeko irrikan geunden. Gero eta beharrezkoagoa zen Zornotza eta Gernika jendetsu eta trafiko handi-koak diren Bermeo eta Mundaka bezalako hiriekin, garraio zuzen baten bitartez lotzea.*

*Bihar zabalduko den trenbide adarrak ez du helburu osoa beteko baina onartu behar da Sukarrietatik Mundakara paseo labur bat baino ez da geratzen. Eta beste alde batetik, hortik Bermeora falta den distantzia nahiko laburra da.*

Bermeo debido a las dificultades técnicas que ofrecía el paso por los abruptos acantilados de la zona, así como por la existencia de otro proyecto ferroviario en la comarca, impulsado por la Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía.<sup>21</sup>

El 7 de agosto de 1891 las Cortes anunciaban la concesión, a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, de un ferrocarril desde esta villa a Pedernales, «con facultad de continuarlo a Mundaca o Bermeo, que es prolongación de su actual vía férrea».<sup>22</sup> Al igual que la autorización otorgada a Manuel María Arrotegui, se mantenía la declaración de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa, con derecho al aprovechamiento y ocupación de terrenos de dominio público. El proyecto de construcción de la línea quedó definitivamente aprobado por Real Orden del 6 de mayo de 1892, publicándose, el 6 de septiembre de 1892, el pliego de condiciones, en el que se exigía que las obras debían de comenzar en el plazo de cuatro meses, disponiendo el concesionario de cuatro años para su puesta en servicio.<sup>23</sup>

Aunque no ha sido posible documentar este aspecto, es más que probable que las obras de construcción de la sección de Guernica a Pedernales se iniciasen antes de que fuera definitivamente aprobado su pliego de condiciones, ya que tan sólo habían transcurrido seis meses desde su publicación, cuando se procedió a la inauguración de la línea, el 15 de marzo de 1893. La edición de la víspera del diario *El Nervión* reflejaba de este modo la noticia:

*Mañana comenzará el servicio de trenes del nuevo ramal ferroviario que una a Guernica con Pedernales.*

*Desde hace tiempo se esperaba con gran impaciencia esta inauguración pues por momentos se hacía indispensable poner en comunicación directa con el ferrocarril de Amorebieta a Guernica a poblaciones tan numerosas y de tanto tráfico como Bermeo y Mundaca.*

*Esta necesidad no la resuelve por completo el ramal que se inaugura mañana; pero hay que reconocer que con él se consigue lo principal, pues de Pedernales a Mundaca solo hay un corto paseo y de este punto a Bermeo la distancia no es considerable.*

<sup>21</sup> Manuel Lecanda, Lutzana eta Mungia arteko trenaren emakidaduna, eta, halaber, Gernikako trenaren bazkide eta sortzailea, hamar akzioarekin. Baimena 1890eko abuztuaren 7an lortu zuen. 1890eko abuztuaren 10eko Gaceta de Madrid, 453. or.

<sup>22</sup> Gaceta de Madrid, 1891ko uztailaren 4a, 33. or.

<sup>23</sup> Gaceta de Madrid, 1892ko irailaren 6a.

<sup>21</sup> Manuel Lecanda, concesionario del Ferrocarril de Luchana a Munguía y a su vez socio fundador del de Guernica, del que poseía diez acciones, obtuvo la correspondiente autorización el 7 de agosto de 1890. Gaceta de Madrid del 10 de agosto de 1890, p. 453.

<sup>22</sup> Gaceta de Madrid, 4 de julio de 1891, p. 33.

<sup>23</sup> Gaceta de Madrid, 6 de septiembre de 1892.



Sukarrietarainoko luzapenarekin Zornotza-Gernika Trenbideak asko irabazten du. Bereziki bidaiari garraioari dagokionez. Trenbideak zeharkatzen duen paisaia ikusgarria eta ederra da, batez ere Foru hiritik trenbidearen muturreraino. Seguru asko bilbotar asko etorriko dira trenez paisai eder eta harrigarri hau ikusteko.

Konpainiak emandako ordutegiaren arabera hauxe izango da zerbitzuaren eskaintza:

Zornotzatik irteerak: Goizeko 5:15 eta 8:05etan. Arratsalde 12:02, 3:45 eta 7:30etan.

Sukarrietatik irteerak; goizeko 4:00, 6:50, eta 9:55etan, eta arrastiko 2:30, eta 6:15etan.

Bilbo-Sukarrieta bidaiaren prezioak ondokoak dira. Lehengo klasean 4,50 pezeta. Bigarren klasean 3 pezeta eta hirugarren klasean 2 pezeta.

Astehenean martxan ezarriko den trenbide adarrean zabalduko diren geltokiak ondokoak dira: Foru, Murueta, San Kristobal, Axpe eta Sukarrieta.

Bi egun geroago, martxoaren 16an, egunkari berak inaugurazioari buruzko albiste laburra eman zuen;

### **Linea berria**

Aldez aurretik iragarri genuenez, Gernika-Sukarrieta tren zerbitzua martxan jarri zen atzo.

Jende ugari hurbildu zen trena hartzeko asmoz, eta jendeak inaugurazioaren berri aldez aurretik jaso izan balu seguru asko jendetza hurbilduko litzatekeen gertakizun honetara.

Ez zen Bilboko bidaiaririk egon, baina Bermeo, Mundaka eta Gernikakoak asko izan ziren. Batez ere neska ederrak izan ziren bidaiarien artean.

Horrez gain, gaur egunetik aurrera Bermeo, Mundaka eta Sukarrieta artean garraio zerbitzua eguneroko bihurtu denez Gatikako Ignacio LLona gurdi gidariaren eskutik, trenbide muturretik kostaldeko inguruko herrietara hurbiltzeko, erosotasuna orain arteko baino askoz hobea izango da, eta zalantzarik gabe, hiri honetako jende askok bidaiatuko du tren honetan.

Con la prolongación hasta Pedernales la línea de Amorebieta a Guernica ganará mucho, especialmente en cuanto a movimiento de viajeros, pues son tantas las bellezas del terreno que recorre ese camino, especialmente desde la villa foral hasta el término de la línea, que serán muchísimos los bilbaínos que viajen por él, solo por gozar con la contemplación de tan pintorescos y encantadores paisajes.

Según el cuadro de marcha de trenes que se nos ha remitido, el servicio se verificará en la forma siguiente:

Salidas de Amorebieta a las 5'15 y 8'05 mañana y 12'02, 3'45 y 7'30 tarde.

Las salidas de Pedernales tendrán lugar a las 4, 6'50 y 9'55 de la mañana y 2'30 y 6'15 tarde.

Los precios de Bilbao a Pedernales en 1ª, 2ª y 3ª clase son de 4'50, 3 y 2 pesetas respectivamente.

Las estaciones del ramal que se abrirá al público el miércoles son Fórua, Murueta, San Cristóbal, Axpe y Pedernales.

Dos días más tarde, el 16 de marzo, este mismo periódico publicaba una breve crónica de la inauguración;

### **Nueva línea**

Conforme habíamos anunciado, ayer fue abierto al servicio público el nuevo ferrocarril de Guernica a Pedernales.

La afluencia de viajeros fue grande y hubiera sido mucho mayor, si muchísimos que ignoraban que esa inauguración iba a efectuarse lo hubieran sabido con alguna oportunidad.

No hubo expedicionarios de Bilbao; pero de Bermeo, Mundaca y Guernica dieron buen contingente de viajeros y, sobre todo, de guapísimas viajeros.

Regularizado desde hoy el servicio de coches entre Bermeo, Mundaca y Pedernales por el conocido cochero Ignacio Llona (Gatica), la comodidad para trasladarse desde el extremo de la línea a los pueblos cercanos de la costa será incomparablemente mayor de la que hasta ahora había y esto hará que no falten en esa línea muchos expedicionarios de esta villa.

*Zornotza-Gernika trenbidearen luzapena moduan gaur zabaldu tren adarrak bederatzi kilometro eta erdi du. Eta Trenbidetik bertatik Arteaga, Kortezubi, Kanala, Laida eta bestelako paisai ederrak ikusten dira.*

*Geltokiak ondokoak dira: Foru, Murueta, San Kristobal, Axpe eta Sukarrieta.*

Gernika eta Sukarrieta arteko linea martxan zegoela, konpainia ustiatzaileak estatutuak aldatu zituen,<sup>24</sup> eta aldaketa horretan sozietatearen izena ere sartzan baitzen. Horrela, hortik aurrera, izena Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izan zen, eta haren xede nagusia, «Zornotzatik irten eta Zugaztietatik, Muxikatik, Gernikatik, Forutik, Muruetatik, San Kristobaletik eta Axpetik Sukarrietara doan trenbidearen ustiapena».<sup>25</sup> Estatutu berrien arabera enpresak, adar berrien bitartez, linea zabaltzeko aukera bazuen ere, konpainiak hartutako izen berriak garbi uzten zuen, oraindik behintzat, baztertu egiten zela Bermeora heltzeko aukera, ezinezkoa baitzen trazatu zail horren eraikuntzarako behar zen inbertsio handiari aurre egitea.<sup>26</sup> Ez da ahaztu behar linea Sukarrietaraino luzatzeko enpresaren baliabideak erabili zirela, kapital soziala zabaldu gabe.

*El ramal inaugurado ayer como prolongación de la línea de Amorebieta a Guernica, mide nueve kilómetros y medio de extensión y desde él se divisan puntos tan pintorescos como Arteaga, Cortezubi, Canala, Laida y otros.*

*Las estaciones y apeaderos son Forua, Murueta, San Cristóbal, Axpe y Pedernales.*

Una vez en servicio la línea entre Guernica y Pedernales, la compañía explotadora procedió a la modificación de sus estatutos,<sup>24</sup> incluida la propia denominación de la sociedad, que pasó a ser la de Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, y su objeto principal, la «explotación de la vía férrea que partiendo de Amorebieta, se dirige por Zugastietia, Múgica, Guernica, Forua, Murueta, San Cristóbal y Axpe a Pedernales».<sup>25</sup> Aunque los nuevos estatutos planteaban la posibilidad de que la empresa podría ampliar la línea con nuevos ramales, el propio nombre adoptado por la compañía dejaba claro que, al menos por el momento, se renunciaba a la posibilidad de llegar a Bermeo, al no poder afrontar la elevada inversión que exigía la construcción de este dificultoso trazado.<sup>26</sup> No hay que olvidar que la prolongación de la línea hasta Pedernales se había realizado con los recursos propios de la empresa, sin proceder a ampliar su capital social.

<sup>24</sup> Estatutu berriak 1893ko azaroaren 11n onetsi ziren.

<sup>25</sup> Registro Mercantil de Vizcaya, 1893ko abenduaren 27a, 312. orria.

<sup>26</sup> Zornotza eta Gernika arteko linea eraikitzean enpresak zuen kapitala gaudituz egin zen, eta, ondorioz, egoera erregularizatu ahal izateko eta Sukarrietaraino egin beharreko luzapenari egiteko, zorretan sartu zen, bi obligazio serieren jaulkipena eginez, lehenbizikoa 500 pezetako 1.250 tituluko, eta bigarrena balio bereko 1.500 tituluko.

<sup>24</sup> Los nuevos estatutos fueron aprobados el 11 de noviembre de 1893.

<sup>25</sup> Registro Mercantil de Vizcaya, 27 de diciembre de 1893, hoja 312.

<sup>26</sup> La construcción de la línea entre Amorebieta y Guernica había superado el capital social disponible, por lo que para regular la situación y poder afrontar la ampliación a Pedernales se recurrió al endeudamiento mediante la emisión de dos series de obligaciones la primera de 1.250 títulos de 500 pesetas y la segunda de 1.500 títulos de igual valor.

## BUSTURIA ALA SUKARRIETA?

Zornotza eta Bermeo arteko trenbidean hainbat polemika sortu duen gai bat 1893an trenbidea heldu zen geltokiaren izena izan da. Sukarrietako hirigunetik gertu bazegoen ere, instalazioak Busturiako udalerraren barruan zeuden,<sup>27</sup> Busturiako hirigunetik nahiko urrun bazeuden ere. Hori dela eta, enpresa ustiatzaileak geltokiari Pedernales edo Sukarrieta izena jartzea erabaki zuen, eta jatorrizko izena ere aldatu zuen, Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenari Pedernales gehituz.

<sup>27</sup> Zehatzago esanez, Santarenako baserrian. Esan behar da baserri hori Gernika barruan egon zela 1887ko urtarrilaren 24ko legeak haren segregazioa onartu eta Busturian sartu zen arte. Bitxia bada ere, dekretu hori Luis de Landeche eta Manuel Allende Salazar diputatuek bultzatu zuten, trena eraiki baino pixka bat lehenago. Informazioa Etxaniz Ortúñezek eman digu.

## ¿BUSTURIA O PEDERNALES?

Un aspecto no exento de polémica en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo ha sido el del nombre de la estación a la que llegaron las vías en 1893. Emplazada en las proximidades del casco urbano de Pedernales, sus instalaciones estaban en realidad ubicadas en el término municipal de Busturia,<sup>27</sup> aunque a bastante distancia del principal núcleo de población. Por ello, la empresa explotadora procedió a denominar esta estación como Pedernales, e incluso modificó su primitiva razón social, Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, añadiéndole este topónimo.

<sup>27</sup> Más en concreto en el caserío de Santarena. Cabe señalar que este caserío había pertenecido a Guernica hasta que la ley del 24 de enero de 1887 promulgó su segregación y anexión a Busturia. Curiosamente, el citado decreto fue impulsado por los diputados Luis de Landeche y Manuel Allende Salazar en vísperas de la construcción del ferrocarril. Esta información ha sido facilitada por José Ángel Etxaniz Ortúñez.

Busturiak berehala erakutsi zuen bere desadostasuna udalerrriaren izena ez zelako agertzen linearen amaierako geltokian, eta, hori dela eta, 1903ko irailaren 13an, udalak enpresa ustiatzaileari, Sukarrietako geltokian errotulu bat jartzeko exigitu zion, honako testu honekin «Jurisdicción de Busturia». Eskaria onartu egin zen, eta aipatutako errotulua geltokian egon zen, 1941eko irailaren 22an haize bolada indartsu batek bertatik bota zuen arte.

Kartela bere lekuan berriro berehala jarri ez zutenez, Busturiako Udalak eskaria egin zuen berriro, 1943ko maiatzaren 27an, baina oraingo honetan, linearen arduradunek ez zuten erantzun garbirik eman, eta adierazi zioten, hitzez hitz «para poder colocar cartel alguno en el edificio de la estación es indispensable un permiso especial expedido por el Sr. Jefe de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado».

1956ko azaroaren 26an, Busturiako Udala, berriro ere, Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen arduradun zen ingeniariarengana zuzendu zen, bere udalerrian zeuden geltokietan (San Kristobalen, Axpen eta Sukarrietan), zenbait hobekuntza eskatuz, bai eta «la colocación de un nuevo letrero en el que con caracteres mayores que el actual, diga BUSTURIA» ere.

Eskaera horrek ere ez zuen erantzun egokirik jaso, eta, ondorioz, 1960ko otsailaren 19an, Busturiako Udalak beste gutun bat idatzi zuen, oraingo honetan Trenbideen Zuzendari Nagusiari zuzendua. Gutun horretan esaten zen Zornotza eta Bermeo arteko trenak Busturian hiru geltoki edo geraleku bazituen ere, haietako batek ere ez zuela Busturia izena. Bere eskaria justifikatzeko, Udalak 1863ko urriaren 15eko Errege Dekretua aipatzen zuen. Dekretu horrek honako hau zihoen:

*Erreginak trenbideetako geltokiek kokatuta dauden udalerriko izena izan behar dutela xedatu du. Hala ere, enpresek beste txartel edo ezizena bat gehitu dezakete izen ofiziala osatuz, horrela ezagunagoa dela ustez gero. Dena den, Tuteratik Bizkaiko Hirri nagusira doan trenbidearen muturreko geltokia xedapen honetatik kanpo dago. Abandoko udalerrian egon arren, Bilbo izena izango du<sup>28</sup>, trenbide horretako kontzesio legeak horrela aipatzen du eta.*

Oraingo honetan kasu egin zitzaion Busturiako Udalaren eskariari, eta, 1961eko martxoaren 2an aipatutako geltoki horien errotu-

Busturia pronto mostró su disconformidad con el hecho de que su nombre no apareciera reflejado en el de la estación terminal y por ello, el 13 de septiembre de 1903, el ayuntamiento de la localidad exigió a la empresa explotadora que se fijara en la estación de Pedernales un rótulo con la leyenda «Jurisdicción de Busturia». Aceptada la solicitud, la inscripción permaneció en la citada terminal hasta que fue arrancada por un vendaval el 22 de septiembre de 1941.

Dado que el cartel no fue repuesto de inmediato, el ayuntamiento de Busturia volvió a exigir, el 27 de mayo de 1943, su colocación, pero en esta ocasión, los responsables de la línea respondieron con evasivas, al afirmar que «para poder colocar cartel alguno en el edificio de la estación es indispensable un permiso especial expedido por el Sr. Jefe de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado».

El 26 de noviembre de 1956 el ayuntamiento de Busturia nuevamente se dirigió al ingeniero responsable del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, exigiendo una serie de mejoras en las estaciones situadas en su municipio (San Cristóbal, Axpe y Pedernales), así como «la colocación de un nuevo letrero en el que con caracteres mayores que el actual, diga BUSTURIA».

La nueva solicitud tampoco encontró el eco esperado, por lo que el 19 de febrero de 1960 el ayuntamiento de Busturia envió una nueva misiva, en este caso al Director General de Ferrocarriles, planteando el hecho de que a pesar de que el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo disponía de tres estaciones o apeaderos en el término municipal, ninguno de ellos ostentaba el nombre de Busturia. Para justificar su petición, el consistorio invocó la Real Orden del 15 de octubre de 1863, decreto que señalaba:

*La Reina se ha servido disponer, como regla general, que las estaciones de los ferrocarriles tomen su nombre de los pueblos en cuyo término jurisdiccional se hallen situadas, sin perjuicio de que las empresas añadan en sus carteles de anuncio al nombre oficial cualquiera otro con el que crean ser más conocidas, exceptuándose únicamente de dicha regla la estación en que termina el ferrocarril de Tudela a la capital de Vizcaya, la cual, aun cuando construida en el término de Abando, llevará el nombre de estación de Bilbao,<sup>28</sup> por designar así la ley de su concesión este punto extremo de la línea.*

En esta ocasión, la reclamación del ayuntamiento de Busturia fue atendida, ya que el 2 de marzo de 1961 se procedió a la modifica-

<sup>28</sup> En el momento en que se promulgó esta Real Orden, Abando era un municipio independiente de Bilbao.

<sup>28</sup> En el momento en que se promulgó esta Real Orden, Abando era un municipio independiente de Bilbao.



1893AN TRENBIDEAREN AMAIERA ZEN GELTOKIAK 1973AN PEDERNALES-BUSTURIA IZENA ZUEN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

LA ESTACIÓN EN LA QUE EN 1893 TERMINABAN LAS VÍAS DEL FERROCARRIL OSTENTABA EN 1973 EL NOMBRE DE PEDERNALES-BUSTURIA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

luak aldatu egin ziren. Horrela, geltokiek honako izen hauek hartu zituzten, hurrenez hurren: San Cristobal-Busturia, Axpe-Busturia eta Pedernales-Busturia. Esan behar da, baita ere, horrek ez zuela zehatz-mehatz betetzen 1863ko urriaren 15eko Errege Aginduak esaten zuena, izan ere, Agindu haren arabera, Busturia izena besteen aurretik egon beharko litzateke eta.

Joan den mendeko laurogeiko hamarkadan geltokiaren izenak berriro ere aldaketak izan zituen, Pedernales herriaren euskarazko izena berreskuratu baitzuen, Sukarrieta, hain zuzen ere. Horren ondorioz, berriro ere galdu egin zen geltokia zegoen udalerraren izena. Egoera hori ikusita, Busturiako Udalak bere betiko eskakizunak planteatu zituen berriro ere, baina, indarrean zegoen hizkuntz araudira behar bezala egokitutako lehengo izena berreskuratzea eskatu beharrean, haren ordeztu Busturia-Itsasbegi izena jartzea eskatu zuen, geltokiaren inguruetan dagoen auzoa dela eta. Lehen aipatu dugun 1863ko urriaren 15eko Errege Dekretuan jasotakoa baztertzuz, EuskoTrenek Busturiako Udalaren eskaria be-

cción de los rótulos de las citadas estaciones, las cuales pasaron a denominarse San Cristóbal-Busturia, Axpe-Busturia y Pedernales-Busturia respectivamente. Es de señalar que esta actuación no respetaba estrictamente lo indicado por la Real Orden del 15 de octubre de 1863, ya que según ésta, el nombre de Busturia debería figurar en primer lugar.

A lo largo de los años ochenta del pasado siglo el nombre de la estación se vio nuevamente modificado, al recuperar el topónimo en Euskera de Pedernales, Sukarrieta, desapareciendo nuevamente toda referencia al nombre del municipio en el que se encontraba realmente ubicada. Ante esta situación, el ayuntamiento de Busturia volvió a plantear sus tradicionales reivindicaciones, pero en lugar de solicitar la recuperación de la antigua denominación, debidamente adaptada a la normativa lingüística en vigor, exigió su sustitución por el de Busturia-Itsasbegi, en referencia a una barriada de esta población situada en las inmediaciones. Sin atender a la antes mencionada Real Orden de 15 de octubre de 1863, EuskoTren optó por

tetzea erabaki zuen, eta, ondorioz, 1997ko azaroaren 14tik aurrera, Zornotza eta Sukarrieta arteko linearen amaierako geltoki izandakoak Busturia-Itsasbegi izena hartu zuen.

Egia da urte luzeetan ez zela errespetatu geltoki horren benetako izena, baina, egia da, baita ere, Busturian dagoen arren, geltokiak, batez ere, Sukarrietaren beharrak betetzen dituela, eta, ondorioz, trenbideko araudiari, historiari eta logika berari jarraituz, ez litzateke inolako astakeria izango geltoki horrek, behin betiko, Busturia-Sukarrieta izena hartzea. Ez litzateke izen bikoitza duen geltoki kasu bakarra, ezta gutxiagorik ere. Gehiegi urrundu gabe, EuskoTreneko linean badago antzeko kasu bat, Aia-Orioko geltokiarena. Geltokia Aian dago, baina herrigunetik hamabost kilometrorra, eta Orioko erdigunetik bostehun metrora.

## BERMEORAKO BIDE LUZEA

Trenbidea Sukarrietatik aurrera luzatzeko lehenbiziko proposamenak 1895eko azaroaren 7an planteatu ziren, Zornotza eta Gernika eta Sukarrieta arteko trenbideko akziodunen ez ohiko Batzarrean Sukarrieta eta Portuondoko badiaren artean adar txiki bat eraikitzea erabaki zuenean, trena itsasora hurbiltzeko eta itsasoko trafikoarekin zituen loturak hobetzeko. Obra horiek finantzatu ahal izateko, akziodunek urteroko irabazien banaketari muzin egitea onetsi zuten, inbertsioan aurreikusitako diru kopurura heldu arte.<sup>29</sup>

Obra horren burutzapena kudeatzen ari zen bitartean, beste enpresa batek Sukarrietako geltokiaren eta Bermeo artean animaliaz tiratutako tranbia ezartzeko proiektua bultzatu zuen. Tranbia hori 1896ko irailaren 1ean inauguratu zen.<sup>30</sup> Tranbia martxan jarri ondoren, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak iritzi zion komunikazioa Bermeorekin behar bezala bermaturik zegoela, eta, ondorioz, behin betiko baztertu zuen edozein hedapen mota. Orduetik aurrera, beste tren enpresa bat, Lutchana eta Mungia artekoa, izango zen Bermeora heltzeko proiektuak prestatzen hasiko zena.

aceptar las exigencias de Busturia, por lo que a partir del 14 de noviembre de 1997 la antigua terminal del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales pasó a denominarse Busturia-Itsasbegi.

Es cierto que durante muchos años no se respetó la denominación correcta de esta estación, pero no es menos cierto que, a pesar de encontrarse enclavada en Busturia, esta dependencia, dada su ubicación, atiende preferentemente las necesidades de Sukarrieta/Pedernales, por lo que según la reglamentación ferroviaria, la historia y la propia lógica, no sería ningún despropósito que esta estación fuera definitivamente bautizada con el nombre de Busturia-Sukarrieta. Este no sería ni mucho menos el único caso de estación con doble denominación. Sin ir más lejos, en la red de EuskoTren existe un caso similar como es el de Aia-Orio, situada en el primer término municipal, pero a quince kilómetros de su casco urbano, mientras que se encuentra ubicada a tan solo quinientos metros del corazón de Orio.

## LA LARGA MARCHA A BERMEO

Las primeras propuestas para prolongar las vías más allá de Pedernales se plantearon en 7 de noviembre de 1895, cuando una Junta Extraordinaria de los accionistas del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, aprobó construir un pequeño ramal entre la estación de Pedernales y la ensenada de Portuondo, con el fin de acercar el ferrocarril al mar y mejorar sus conexiones con el tráfico marítimo. Para la financiación de estas obras los accionistas decidieron renunciar al anual reparto de beneficios hasta alcanzar la suma prevista en esta inversión.<sup>29</sup>

Mientras tanto se gestionaba la realización de esta obra, otra empresa impulsó el establecimiento de un tranvía de tracción animal entre la estación de Pedernales y Bermeo, el cual fue inaugurado el 1 de septiembre de 1896.<sup>30</sup> Con su puesta en servicio, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales consideró que la comunicación con Bermeo quedaba correctamente garantizada, por lo que renunció definitivamente a cualquier tipo de ampliación. Desde entonces, sería otra empresa ferroviaria, la de Luchana a Munguía, la que tomaría el relevo en los sucesivos proyectos por alcanzar la localidad costera.

<sup>29</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, 1896ko txostena, 5 - 6. orr.

<sup>30</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, 1896ko txostena, 7. orr.

<sup>29</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, Memoria 1896, pp. 5 a 6.

<sup>30</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, Memoria 1896, p. 7.

## SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRANBIA

1895eko abenduaren 18an, Zornotza eta Sukarrieta arteko akziodun txikia zen Victor Arana eta Balaustegui Gernikarrak,<sup>31</sup> Bizkaiko Foru Aldundiari baimena eskatu zion animaliek tiratutako tranbia ezartzeko Sukarrieta eta Bermeo artean. Horretarako, Bilbo eta Bermeo arteko errepidearen fabrikako trazaz eta obrez baliatuko zen.<sup>32</sup> 1896ko apirilaren 4an, Aldundiak baimena eman zion eskatzaileari errepidetik behar zuen lekua hartzeko, eta, urte bereko abuztuaren 14an proiektuaren berri eman zen jende aurrean.

Behin betiko ebazpenaren zain egon gabe, Victor Aranak ibilbide hori ustiatuko zuen enpresa, 110.000 pezetakoko kapitala zuen Compañía del Tranvía de Pedernales a Bermeo izenekoa, eratzeari ekin zion. Hasierako kapital hori nahikoa zen linea eraikitzeko aurreikusitako aurrekontua betetzeko, aurrekontu hura 121.032 pezetakoa zen eta.<sup>33</sup> Akzio gehienak Pedro Pascual de Gandariasek erosi zituen, 180 guztira, eta, gainerakoak, Jeronimo de Albizurik, hogeik, eta Victor Aranak berak, beste hogeik, erosi zituzten. Berehala hasi ziren lanak, eta azkar amaitu ziren. Horrela, *El Nervión* egunkariaren 1896ko abuztuaren 8an, «De ayer a hoy» atalean, honako hau adierazten zen:

*Hilabete honen erdialdean Sukarrieta-Mundaka-Bermeo tranbia berria martxan ezarriko da. Tranbiak lotura egoki eta zuzenak izango ditu Durango eta Gernikako trenekin. Bermeo zein Mundakan bertan, Gernika, Bilbo, Zornotza, Durango nahiz Zumarragarainoko txartelak har eta fardelak faktura daitezke. Halaber, Bilbon ere Mundaka eta Bermeorainoko txartelak erosi eta fardelak igorri ahal izango dira. Bi herri hauek trenbide geltokia dutela esan daiteke, beraz.*

*Trenbideari zein aipatu herriei abantaila handia eta emaitza onak eskainiko dizkien hobekuntza da zerbitzu hau.*

Egun batzuk geroago, 1896ko irailaren 1ean, tranbia berria zerbitzuan hasi zen, irailaren 3ko *El Noticiero Bilbaino* egunkariak adierazten zuenez:

## EL TRANVÍA DE PEDERNALES A BERMEO

El 18 de diciembre de 1895, Víctor Arana y Balaustegui, vecino de Guernica y pequeño accionista del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales,<sup>31</sup> solicitó a la Diputación de Vizcaya autorización para establecer un tranvía de motor de sangre entre Pedernales y Bermeo, aprovechando para ello la traza y obras de fábrica de la carretera de Bilbao a Bermeo.<sup>32</sup> El 4 de abril de 1896 la Diputación permitió al peticionario ocupar la parte necesaria de la calzada, mientras que el 14 de agosto del mismo año se anunciaba públicamente el proyecto.

Sin esperar la definitiva resolución de la concesión, Víctor Arana procedió a la inmediata constitución de la empresa explotadora, la Compañía del Tranvía de Pedernales a Bermeo, con un capital social de 110.000 pesetas, suficiente para cubrir el presupuesto estimado de la construcción de la línea, valorada en 121.032 pesetas.<sup>33</sup> La gran mayoría de las acciones fueron suscritas por Pedro Pascual de Gandarias, con un total de 180 títulos, mientras que las restantes se repartieron entre Jerónimo de Albizuri, con veinte, y el propio Víctor Arana, con otros veinte. De inmediato se emprendieron las obras, las cuales se desarrollaron con gran celeridad. Así, la edición del 8 de agosto de 1896 del diario *El Nervión* señalaba en su sección «De ayer a hoy»:

*A mediados del mes actual se pondrá en explotación el nuevo tranvía de Pedernales a Mundaca y Bermeo, con un buen servicio de combinación directa con todos los trenes de los ferrocarriles de Durango y de Guernica. Al efecto, tanto en Bermeo como en Mundaca se podrán tomar billetes directos y facturar bultos para las estaciones de la línea de Guernica y para Bilbao, Amorebieta, Durango y Zumárraga. Igualmente en Bilbao se expenderán billetes y admitirán facturaciones para Mundaca y Bermeo, con lo cual dichos pueblos quedarán considerados como si en ellos existiera estación de ferrocarril.*

*Es una mejora de positivos resultados y gran ventaja, tanto para las líneas férreas como para los pueblos mencionados.*

Poco después, el 1 de septiembre de 1896, entraba en servicio el nuevo tranvía, tal y como recogía la crónica de *El Noticiero Bilbaino* del día 3:

<sup>31</sup> Hamar akzio zituen. Sukarrieta eta Bermeo arteko tranbiak uneoro lotura estua izan zuen Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoarekin, haren akziodun nagusia, Pedro Pascual de Gandarias, aldi berean treneko Administrazio Kontseiluko presidente zen eta.

<sup>32</sup> Gaceta de Madrid, 1895eko abenduaren 20a.

<sup>33</sup> Enpresak ez zuen jo, horrelakoetan gertatu ohi zen bezala, obligazioak jaulkitzeari.

<sup>31</sup> Disponía de un total de diez acciones. El tranvía de Pedernales a Bermeo mantuvo en todo momento una estrecha vinculación con la Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales ya que su principal accionista, Pedro Pascual de Gandarias, era a su vez presidente del Consejo de Administración del ferrocarril.

<sup>32</sup> Gaceta de Madrid, 20 de diciembre de 1895.

<sup>33</sup> La empresa no recurrió, como era habitual en estos casos, a la emisión de obligaciones.

SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRANBIA TXIKIAREN IRUDIA, MUNDAKATIK IGAROTZEAN.  
JOSÉ VICENTE COVES NAVARROREN MARRAZKIA.  
RECREACIÓN DEL MODESTO TRANVÍA DE PEDERNALES A BERMEO A SU PASO POR MUNDACA.  
DIBUJO DE JOSÉ VICENTE COVES NAVARRO.



*Sukarrieta-Bermeo tranbia martxan jarri zen atzo. Inaugurazioan Isidoro Leon jauna, Olartua jauna, Bermeo eta Gernikako artzapezak eta beste jende duin eta agurgarri asko. Ospakizun alaia izan zen. Trenbidearen lanak goraipatu ziren. Izan ere, Bermeotar guztiok trenbideari etorkizun oparoa opa zioten.*

Halaber, *El Nervión* egunkariaren irailaren 10eko edizioan Mundakatik jasotako informazio hau ematen zen:

*Tranbia jarri zenetik gustura dabil Mundakako herria. Burdin bidea herriko kaleetan jartzen uztearren konpainiak zalgurdi bitarteko zerbitzua ezarri du Mundakatik eta bertoko bidaiariei ezarlekua bermatzen die, lehen gertatzen ez zen moduan*

Emakidari zegokion espedienteak administrazioko tramitazio motelarekin jarraitu zuen, eta baldintzen plegua 1899ko urtarrilaren 12an onetsi zen. 1899ko uztailaren 19an emakidarako enkantea onetsi zen,<sup>34</sup> eta 1899ko azaroaren 15era arte ez zitzaion Víctor Aranari behin betiko eman, tranbiak zerbitzuan hiru urte baino gehiago zeramatzanean... Dena den, administrazio arloko irregulartasun larri horiek ez ziren inolako oztopo izan, Pedro Pascual de Gandariasek, enpresaren akziodun nagusiak, politika munduan zuen eragin handia zela eta.

Tranbiaren zerbitzua, Zornotzatik zetozen trenekin Sukarrietan lotura egitera mugatzen zen, eta, ondorioz, egunean, noranzko bakoitzean, hiru zirkulazio burutzen ziren. Zirkulazio horiei tren bereziak eta merkantzien trafikoari erantzuteko ezarritakoak gehitu behar zitzaizkien, batez ere Bermeoko kontserba eta arrantza industriek sortutakoa. Bost kilometro baino zertxobait gehiagoko ibilbidea oso abiadura motelean egiten zen, eta ordubete inguru behar zen ibilbide osoa egiteko. XX. mendearen hasieran bidaiak azkartu egin ziren, ibilbide berean ezarritako zaldi-kotxe zerbitzu batzuen kompetentziari aurre egin ahal izateko, eta, ondorioz, ibilbide osoa egiteko behar zen denbora ordu erdi ingurura murriztu zen.<sup>35</sup>

Tranbia horren ustiapena ez zen inoiz oso garrantzitsua izan, eta oso bidaiari gutxik erabili zuten. 1911n 39.919 bidaiarik erabili zuten, eta 3.137 tona merkantzia garraiatu zituen. Errepideko garraio mekanikoen garapena zela eta, tranbiaren bezeroak bertara joan ziren. Horrela, ustiapeneko azken urte osoan, 1917an, 7.064

*Ayer se inauguró el tranvía de Pedernales a Bermeo. A la inauguración asistieron D. Isidoro León, el Sr. Olaortua, el arcipreste de Bermeo, el de Guernica y otras respetables personas. En la fiesta reinó gran animación. Se hicieron grandes elogios de la buena construcción de la vía, para la que todos los bermeanos deseamos la mayor prosperidad.*

Asimismo, la edición del 10 de septiembre de *El Nervión* daba cuenta de la siguiente información procedente de Mundaca:

*El tranvía funciona desde su instalación muy a gusto del vecindario, el cual a conseguido, a cambio de la concesión de tender los rails en la calle del pueblo, que la empresa ponga para todos los trenes un servicio de carruajes que salga de Mundaca y asegure los asientos a los viajeros procedentes de aquí, cosa que antes no podían contar con seguridad.*

Por su parte, el expediente de la concesión prosiguió su lenta tramitación administrativa, siendo aprobado el pliego de condiciones el 12 de enero de 1899. El 19 de julio de 1899 se autorizó la subasta de la concesión,<sup>34</sup> la cual no fue definitivamente otorgada a Víctor Arana hasta el 15 de noviembre de 1899, cuando en realidad, el tranvía ya llevaba prestando servicio más de tres años... Sin lugar a dudas, estas graves irregularidades administrativas no supusieron ningún inconveniente gracias a la notable influencia política del principal accionista de la empresa, Pedro Pascual de Gandarias.

El servicio del tranvía se limitaba a la expediciones necesarias para combinar en Pedernales con los trenes procedentes de Amorebieta, por lo que habitualmente se registraban tres circulaciones diarias en cada sentido, a los que debían sumarse los trenes especiales y los establecidos para atender el tráfico de mercancías, principalmente el generado por las industrias conserveras y las pesquerías de Bermeo. El trayecto, de poco más de cinco kilómetros se cubría a velocidad muy reducida, invirtiendo cerca de una hora en cubrir la totalidad de la línea. A principios del siglo XX los viajes se aceleraron a fin de hacer frente a la competencia de algunos servicios de coches de caballos establecidos en este recorrido, reduciéndose el tiempo de marcha a una media hora.<sup>35</sup>

La explotación de este tranvía siempre fue modesta, registrando un tráfico verdaderamente reducido. En 1911 fue utilizado por un total de 39.919 viajeros, transportando al mismo tiempo 3.137 toneladas de mercancías. El desarrollo de los transportes mecánicos por

<sup>34</sup> Boletín de Vizcaya, 1899ko uztailaren 22a.

<sup>35</sup> José Ucelay, *El ferrocarril de Bermeo*, 15-17 orr.

<sup>34</sup> Boletín de Vizcaya, 22 de julio 1899.

<sup>35</sup> José Ucelay, *El ferrocarril de Bermeo*, pp. 15-17.



bidaiarik baino ez zuten tranbia erabili, hau da, 20 bezero egunean, eta ehun tona merkantzia baino zertxobait gehiago garraiatu zen, abiadura motelean. Emaizta horiek ikusita, enpresak, 1918ko apirilaren 3an, Bizkaiko Foru Aldundiari eskaria luzatu zion, tranbiaren ordeaz errepideko garraio mekaniko zerbitzua ezartzeko. Behin behineko baimena jaso zuen hilabete bereko 20an.

Garai hartan Isidoro Leon Arreguiak zuzentzen zuen tranbiaren enpresa ustiatzaileak,<sup>36</sup> berehala erosi zituen behar ziren baliabide guztiak, bi kamioi eta hiru autobus, hain zuzen ere,<sup>37</sup> eta 1918ko abuztuaren 15ean zerbitzua eskaintzen hasi zen. 1919ko irailaren 9an Bizkaiko Foru Aldundiak emakidadunari tranbiaren errailak jasotzeko baimena eman zion, eta behin betiko desagertu zen Sukarrieta eta Bermeo arteko tranbia txikia.

## EZAUGARRI TEKNIKOAK

Sukarrieta eta Bermeo arteko tranbia 5.635,65 metro luze zen, eta guztiak Bilbo eta Bermeo arteko errepidean zeuden. Hasiera batean, metro bateko bide zabalera ezartzeko eskaria egin zen, Zornotzako trenarekin bateragarri izan zedin,<sup>38</sup> baina azkenean, eta errepidean zati handiegirik har ez zezan, horrek beste ibilgailu batzuen zirkulazioa zaildu egingo baitzuen, Aldundiak ez zuen horretarako baimenik eman, eta zabalera 750 milimetrora mugatu zuen, Bilbo-ko hiri barruko tranbiek zuten zabalera berera, alegia.

Linea osoa bide bakarrekoa zen, errepidearen ezker aldean, Sukarrieta-Bermeo noranzkoan. Ardatza errepidearen kanpoko ertze-tik 1.750 milimetrora zegoen.<sup>39</sup> Tranbiak gurutzatzeko lau bazter-bide ezarri ziren: Portuondoganen (1.500 k.p.), Mundakako Santa Maria kalean edo Kale Nagusian (2.600 k.p.), Ondartxon (3.550 k.p.) eta Larrosako gainean (4.272 k.p.), bai eta linearen bi muturretan ere. Bazterbide horietako bakoitzak gutxienez hamabost metroko luzera izan behar zuen piketeen artean, eta bideen ertzen arteko tartea ez zen 1.850 milimetrotik beherakoa izan behar, 1,60

carretera arrebató rápidamente la clientela del tranvía, el cual, en su último año de explotación completa, 1917, fue utilizado por tan sólo 7.064 viajeros, lo que suponía una media de 20 clientes diarios y poco más de cien toneladas de mercancía en régimen de pequeña velocidad. Ante estos resultados, la empresa solicitó a la Diputación de Vizcaya, el 3 de abril de 1918, la sustitución del tranvía por un servicio de transporte mecánico por carretera, obteniendo la autorización provisional para ello el 20 del mismo mes.

De inmediato, la empresa explotadora del tranvía, dirigida en aquella época por Isidoro León Arreguía,<sup>36</sup> procedió a adquirir los medios necesarios, en concreto dos camiones y tres autobuses<sup>37</sup> con los que comenzó a prestar servicio el 15 de agosto de 1918. El 9 de septiembre de 1919 la Diputación de Vizcaya autorizó al concesionario al levante de las vías, desapareciendo definitivamente el pequeño tranvía de Pedernales a Bermeo.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

El tranvía de Pedernales a Bermeo tenía una longitud total de 5.635,65 metros, implantados en su totalidad a lo largo de la carretera de Bilbao a Bermeo. Inicialmente se solicitó su establecimiento en ancho de vía métrico, a fin de hacerlo compatible con el ferrocarril de Amorebieta,<sup>38</sup> pero finalmente, y con objeto de no ocupar en exceso la calzada, lo que dificultaría la circulación de los restantes vehículos, la Diputación exigió que el ancho de vía se redujera a 750 milímetros, entevía idéntica al de los tranvías urbanos de Bilbao.

La línea se estableció en su totalidad en vía única, en el lado izquierdo de la carretera en sentido Pedernales-Bermeo, encontrándose su eje a 1.750 milímetros de la arista exterior de la calzada.<sup>39</sup> Para el cruce de las composiciones se establecieron un total de cuatro apartaderos en Portuondogane (p.k. 1.500), en la calle Santa María o Mayor de Mundaca (p.k. 2.600), Ondarcho (p.k. 3.550) y

<sup>36</sup> Pertsonaia horrek parte hartze aktiboa izan zuen garai hartako bizitza politikoan. Bizkaiko Diputatu izan zen, eta ondoren Badajozeko Gobernadore Zibil izendatu zuten, 1920ko abuztuaren 10ean. Geroago kargu bera izan zuen Burgosen, 1921eko maiatzaren 14tik aurrera. 1922ko apirilaren 17an Cuencako eta Logroñoko Gobernadore Zibil izendatu zuten. Tranbiaren nondik norakoa zuzentzen zuen bitartean, Zornotza eta Sukarrieta arteko trenaren Zuzendari ere bazen, eta lotura zuzena izan zuen beti Gandarias familiak eskualdean zituen interesekin.

<sup>37</sup> Zehaztuz, esango dugu kamioiak hiru tona eta erdiko Selden bat eta bi tonako Panhard bat. Autobusak, berriz, 16 eserleku zituen Berliet bat, 14ko Panhard bat eta 12 plazako Renault bat.

<sup>38</sup> Aukera horrekin merkantzien bagoiak Bermeoraino eramán ahal izango ziren, karga leku bate-tik bestera aldatzen ibili behar gabe.

<sup>39</sup> Errepidea sei metro zabal zen.

<sup>36</sup> Personaje que participó activamente en la vida política del momento. Fue Diputado Provincial de Vizcaya, siendo posteriormente nombrado Gobernador Civil de Badajoz el 10 de agosto de 1920. A continuación también ostentó similar cargo en Burgos a partir del 14 de mayo de 1921. El 17 de abril de 1922 fue designado Gobernador Civil de Cuenca y de Logroño el 12 de abril del mismo año. Al mismo tiempo que regía los destinos del tranvía era también Director Gerente del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales y estuvo permanentemente ligado a los intereses de la familia Gandarias en la comarca.

<sup>37</sup> En concreto, los camiones eran un Selden de tres toneladas y media y un Panhard de dos toneladas, mientras que los autobuses eran un Berliet de 16 asientos, un Panhard de 14 y un Renault de 12 plazas.

<sup>38</sup> Esta opción hubiera permitido el acarreo de los vagones de mercancías hasta Bermeo sin necesidad de trasbordar su carga.

<sup>39</sup> El ancho de la carretera era de seis metros.

metro zabal ziren kotxeen gurutzaketa zitura bermatzeko. Errailak Loubat sistemakoak ziren, arima eta patinik gabeak, eta metro linealak 17 kilogramo baino ez zituen pisatzen. Zoladuran sartutako zurezko langan gainean zeuden muntatuta.

Linearen profila erabat gorabeheratsua zen, %8 arteko aldapaz beatea. Hori dela eta, tiro bikoitza erabili behar izaten zen etengabe, eta kotxeen balaztak indarturik zeuden, ibilbide horretan lan egin ahal izateko.

Linea ustiatzeko, Compañía del Tranvía de Pedernales a Bermeo izenekoak bidaiariak garraiatzeko sei kotxe erosi zituen, hiru itxiak eta beste hiru irekiak, “jardinera” motakoak. Azken horiek udako zerbitzuan erabiltzen ziren batez ere. Parkea osatzeko, merkantzien garraiorako hiru bagoi zituzten. Material mugikor hori eramateko, baldintzen pleguan gutxienez hamabi mando eskatzen ziren. Dena den, badakigu 1911n gutxienez hamasei zeudela. Bai Sukarrietan, bai eta Bermeon ere, kotxetegi eta korta txikiak egin ziren, ibilgailuak eta animaliak gordetzeko.

en el Alto de Larrosa (p.k. 4.272), así como los correspondientes a los extremos de la línea. Cada uno de ellos debía ofrecer una longitud entre piquetes de al menos quince metros, mientras que la separación entre ejes de vía no debía ser inferior a 1.850 milímetros, a fin garantizar el cruce seguro de los coches, de 1,60 metros de anchura. Los carriles eran del sistema Loubat, sin alma ni patín, y de tan solo 17 kilogramos por metro lineal, montados sobre largueros de madera empotrados en el pavimento.

El perfil de la línea era verdaderamente accidentado, con constantes subidas y bajadas en las que las rampas llegaban a ser del 8%, lo que exigía el uso continuado del tiro doble mientras que los frenos de los coches estaban especialmente reforzados para trabajar en este trazado.

Para la explotación de la línea, la Compañía del Tranvía de Pedernales a Bermeo adquirió un total de seis coches para transporte de viajeros, tres cerrados y otros tantos abiertos, del tipo jardinera, estos últimos diseñados específicamente para el servicio de verano. El parque se completaba con tres vagones para el transporte de mercancías. Para el arrastre de este material móvil el pliego de condiciones exigía un mínimo de doce mulas, aunque en 1911 hay constancia de la existencia de al menos dieciséis semovientes. Tanto en Pedernales como en Bermeo se establecieron pequeñas cocheras y cuadras para albergar los vehículos y el ganado.

Lehen esan dugun bezala, 1890eko abuztuaren 7ko legeak, Lutzana eta Mungia arteko trenaren emakidadunari, Manuel Lecanda jaunari, baimena eman zion trenbidea Bermeoraino luzatzeko.<sup>40</sup> Linea txiki hura ustiatzen zuen konpainiak zegokion proiektua idazteko eskatu zion berehala Ernesto Hoffmeyer ingeniari ezagun bilbotarrari. Hark, proiektuaren txostenean, tren berriaren abantailak defendatu zituen:

*Helburu nagusia Bermeo eta Bilbo zuzen eta arin lotzea da. 1887ko errolda datuen arabera, Probintziako hiri nagusia kendu eta, biztanle gehien duen hiria Bermeo da (8.384 biztanle). Hala eta guztiz ere, hiri honek ez ditu biztanle gutxiagoko beste hiri batzuk duten edo epe laburrean izango duten tren zerbitzu zuzenaren onurak. Zerbitzua dutenen artean Duran-*

Como se ha señalado anteriormente, la ley de 7 de agosto de 1890 facultaba al concesionario del ferrocarril de Luchana a Munguía, Manuel Lecanda, a prolongar sus vías hasta Bermeo.<sup>40</sup> La compañía explotadora de esta pequeña línea encomendó de inmediato la redacción del oportuno proyecto al reputado ingeniero bilbaíno Ernesto Hoffmeyer, quien en la memoria del proyecto defendía las ventajas del nuevo tren:

*El objetivo principal es la unión rápida y directa de Bermeo con Bilbao. Bermeo, según datos del censo de 1887, es la villa de mayor vecindario de la provincia, después de la capital (8.384 habitantes). A pesar de ello, se halla privada de los grandes beneficios que proporciona la comunicación directa por vía férrea, de que disfrutaban Durango (3.713 habitan-*

<sup>40</sup> Emakida eman zen unean, Lutzana eta Mungia arteko linea eraikuntza prozesuan zegoen. Trenbide hori Lutzana eta Artebakarra artean inauguratu zen 1893ko maiatzaren 3an, eta gainerako zatia 1894ko uztailaren 10ean hasi zen lanean.

<sup>40</sup> En el momento en que fue otorgada la concesión, la línea de Luchana a Munguía se encontraba en pleno proceso de construcción. Este ferrocarril fue inaugurado entre Luchana y Artebakarra el 3 de mayo de 1893, entrando en servicio el tramo restante hasta Munguía el 10 de julio de 1894.

go (3.713 biztanle), eta Balmaseda (2.256) ditugu adibidez. Eta zerbitzu epe laburrean izango dutenen artean 1494 biztanle duen Plentzia eta 4240 duen Mungia ditugu, biak hiri eta elizateak, alegia.

Bermeo-Bilbao ibilbidea egiteko Gernikako trenbidea edo Mungiako trenbidea konparatuz gero, Mungiakoak abantailak dituela argi eta garbi ikus daiteke. Mungiako ibilbideak tren zuzeneko 37 kilometro du. Gernikakoak berriaz 59 kilometro, eta gainean tren-aldaketa bi gehiago egin behar da.

Denbora aldetik Mungiatik ordubete gutxiago du.

Eta esplotazio gastuak txikiagoak direnez bidaia-txartelak ere merkeagoak izango dira...<sup>41</sup>

Linea berriaren trazatuari zegokionez, Hoffmeyer ingeniariak honako hau adierazi zuen:

*Mungiako geltokitik hurbil Butroi ibaia zeharkatuz Belakoraino ailegatuko da (18,400 p.k.) bihurtune zabalak jarraituz. Berton Fika, Gamiz, Fruiz, Arrieta eta Meñakako jendearentzako geralekua ezarriko zen.*

*Meñakako iturri ondotik Larrauriraino ailegatuko zen (21,200 p.k.) eta auzo honetan beste geraleku bat ezarriko zen, bertokoei, bere bainuetxeke bisitariei eta Meñakako auzo batzuei zerbitzua eskaini ahal izateko.*

*Bermeoko errepidea zeharkatuz Sollube ibarraren eskumako maldatik gora abiatuko zen Bakioko herri-bidea igaroz. Gero, Elorriaga Baserri ondotik eta Emerando inguruko mendietan 365 metroko tunel batetik joango zen. Infernuko mendiartotik Bakiora ailegatu eta gero 1470 metroko tunel luze bat egin behariko zen mendiak zeharkatzeko. Tunel honen prezioa ez litzateke 1.500.000 pezeta baino gutxiagokoa izango, seguru asko. Etxebarrierkaren maldatik eta Bidetxe eta Lopetegi baserri ondotik inguratuz Artigako mendiarrora ailegatuko zen. Eta azkenik, Bermeraino.<sup>42</sup>*

Emakida burutu aurretik, Bermeoko Udalak obrari laguntza ematea erabakita zuen, izan ere, 1890eko ekainaren 10ean burututako lan saioan, obrari 250.000 pezetako dirulaguntza ematea erabaki baitzuen, obra berriaren aurrekontua 1.750.0000 pezetatik gor-

*tes), y Balmaseda (2.256) y otras de menor volumen de habitantes tendrán a corto plazo, como es Plencia (1.493) y Munguía (ambos, Villa y Anteiglesia) con 4.204.*

*La diferencia de recorrido entre Bermeo y Bilbao por la línea de Guernica y la de Munguía es claramente favorable a esta última. Por Munguía habrá 37 kilómetros de ferrocarril directo y por Guernica 59 kilómetros. Además de los 22 kilómetros de diferencia, hay dos trasbordos más por Guernica.*

*La diferencia en tiempo será de una hora a favor de la línea de Munguía.*

*Como los gastos de explotación serán menores, los billetes también serán más baratos...<sup>41</sup>*

Respecto al trazado de la nueva línea, el ingeniero Hoffmeyer exponía:

*Desde la estación de Munguía, atravesando en sus cercanías el río Butrón, continuará la línea con curvas suaves hasta Belako (p.k. 18,400), donde se proyectaría un apeadero para los vecindarios de Fica, Gámiz, Fúniz, Arrieta y Meñaca.*

*Seguiría ascendiendo por el arroyo de Meñaca hasta Larrauri (p.k. 21,200), donde se establecería otro apeadero, que servirá a este barrio, su establecimiento de baños y parte de los vecindarios de Meñaca.*

*Cruzando la carretera de Bermeo se pasaría a la ladera derecha del arroyo Sollube, por el cual asciende atravesando la carretera vecinal de Baquío para cruzar en túnel de 365 metros de longitud, cerca de los caseríos Elorriaga, la estribación de Emerando. Tras la llegada a Baquío (apeadero) por la barranca del Infierno, se necesitaría, para atravesar los montes, un túnel de más de 1.470 metros de longitud, que no costaría quizás menos de 1.500.000 pesetas. Por la falda de la línea de Echevarriera y cerca de los caseríos Bideche y Lopatefui, contorneando se llegaría a la barranca de Artigas y finalmente a Bermeo.<sup>42</sup>*

Antes de que la concesión llegara a materializarse, el Ayuntamiento de Bermeo ya había decidido contribuir a la obra, al acordar en sesión del 10 de junio de 1890, colaborar en su ejecución con una subvención de 250.000 pesetas si el presupuesto de la nueva línea

<sup>41</sup> José Etxegarai, *Historias de Mungia (1883-1900)*, 116-117 orr.

<sup>42</sup> José Etxegarai, *Op. Cit.*, pp. 117-119)

<sup>41</sup> José Etxegarai, *Historias de Mungia (1883-1900)*, pp. 116-117)

<sup>42</sup> José Etxegarai, *Op. Cit.*, pp. 117-119)



LUTXANA ETA MUNGIA ARTEKO  
TRENBIDEKO ZENBAKIKO  
"ORIVE" LOKOMOTORA. LINEA  
HORI USTIATU ZUEN ENPRESA  
BEHIN BAINO GEHIAGOTAN  
SAIATU ZEN TRENBIDEA  
BERMEORAINO LUZATZEN.  
ARGAZKIA, JOHN BLYTH.  
TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN  
ARTXIBATEGIA.  
LOKOMOTORA N<sup>o</sup> 1 "ORIVE"  
DEL FERROCARRIL DE LUCHANA  
A MUNGUÍA. LA EMPRESA  
EXPLOTADORA DE ESTA LÍNEA  
INTENTÓ EN SUCESIVAS  
OCASIONES PROLONGAR SUS VÍAS  
HASTA BERMEO. FOTO JOHN  
BLYTH. ARCHIVO DEL MUSEO  
VASCO DEL FERROCARRIL.



BILBO ETA LEZAMA ARTEKO  
TRENBIDEKO "BILBAO" LURRUN  
LOKOMOTORA. ENPRESA HORREK  
1919AN TRENBIDEA  
BERMEORAINO LUZATZEKO  
EMAKIDA LORTU ZUEN. KRAUSS-  
MAFFEIREN ARTXIBATEGIA.

LOKOMOTORA DE VAPOR  
"BILBAO" DEL FERROCARRIL DE  
BILBAO A LEZAMA, EMPRESA  
QUE EN 1919 OBTUVO LA  
CONCESIÓN PARA PROLONGAR EL  
FERROCARRIL A BERMEO.  
ARCHIVO DE KRAUSS-MAFFEL.

koa ez bazen, eta gainerakoaren %20a kopuru hori baino gehiagokoa baldin bazen. Hala ere, eta laguntza hori hor bazegoen ere, Lurtxana eta Mungia arteko trenak ez zuen lortu lanari ekiteko behar zuen finantzaketa, eta, gainera, beste erakundeek ez zioten laguntzarik eman. Esan behar da, haren aurkari nagusiak, Gernikako trenak, harreman estuak zituela erakundeekin. Ez dugu ahaztu behar garai hartan barruti horretatik Madrilen diputatu zela Manuel María Arrotegui, Gernikako tranbiaren 20 akzio zituena eta Gernika eta Bermeo arteko luzapenerako emakida zuena, eta, horrez gain, linearen Zuzendari Gerentea, Isidoro Leon Arreguia, Probintziako Diputatu zen.

Bermeoko trenak bultzada berria izan zuen 1904ko uztailaren 30ean, Bigarren Mailako Trenbideen Legea<sup>43</sup> izenekoa onetsi zenean. Lege horren III. kapituluaren adierazten zenez, sei hilabeteko epea zegoen eraiki beharreko bigarren mailako trenbideen plana zehaztu behar zuen batzordea eratzeko, eta horiek, inbertitutako kapitalaren %5eko interes hobekuntza izan zezaketen estatuaren aldetik. Aginte horri jarraituz, Arabako eta Bizkaiko Herri Lanen buruak lehentasuna eman zion Mungia, Bermeo eta Sukarrieta arteko trenbidea eraikitzeari, eta horrek Bermeon bi lineen elkartzea eragingo zuen.

1909an Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía izenekoak zegokion emakida eskatu zuen, Bigarren Mailako Trenbideen Legean oinarriturik, Mungia eta Bermeo arteko zatia eraikitzeko, Jose Orbegozo ingeniariak idatzitako proiektuari jarraituz. Eskariak ezezkoa jaso zuen, ez baitzuen aurreikusten linearen burutzapen osoa aipatutako Legean ezarritako intereseko bermea kontuan izanik, hau da, Sukarrietaraino.

Egoera horren aurrean, hirugarren enpresa bat izan zen Mungiatik Bermeo eta Sukarrieta arteko trenbidearen eskaria aurkeztu zuena, Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama izenekoa.<sup>44</sup> José Ucelay e Isasi Bermeoko ingeniariak egindako lanei esker, 1915eko ekainean aurkeztu beharreko aurreproiektua aurkeztu zen, eta egin beharreko administrazioko izapidetza hasi zen, 1917ko abenduaren 11ko Gaceta de Madrid egunkariak eraikuntzarako proiektuen lehiaketaren irekiera iragarri zuen arte.<sup>45</sup>

no excedía de 1.750.000 pesetas, y con el 20% del exceso si sobrepasaba dicha cifra. Sin embargo, y a pesar de este decidido apoyo, la compañía del ferrocarril de Luchana a Munguía no logró reunir los recursos financieros precisos para afrontar la empresa, al tiempo que le fue negada la ayuda de las instituciones, con las que su competencia, el ferrocarril de Guernica, tenía estrechas relaciones. No hay que olvidar que en aquel momento era diputado en Madrid por este distrito Manuel María Arrotegui, titular de 20 acciones así como de la concesión para la prolongación entre Guernica y Bermeo, mientras que el Director Gerente de la línea, Isidoro León Arreguía, era a su vez Diputado Provincial.

El ferrocarril a Bermeo tomó un nuevo impulso gracias a la aprobación, el 30 de julio de 1904, de la Ley de Ferrocarriles Secundarios.<sup>43</sup> Según el capítulo III de dicha Ley, se otorgaba el plazo de seis meses para la constitución de una comisión que debía definir el plan de ferrocarriles secundarios a construir, los cuales podrían beneficiarse de una garantía del 5% de interés del capital invertido por parte del Estado. Siguiendo este mandato, la Jefatura de Obras Públicas de Álava y Vizcaya propuso como prioritaria la construcción de un ferrocarril entre Munguía, Bermeo y Pedernales, lo que supondría la unión de las dos líneas concurrentes a través de Bermeo.

En el año 1909, la Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía solicitó la oportuna concesión, al amparo de la Ley de Ferrocarriles Secundarios, para la construcción de la sección comprendida entre Munguía y Bermeo, según el proyecto redactado por el ingeniero José Orbegozo, pero la petición fue rechazada debido a que no contemplaba la realización integral de la línea amparada por la garantía de interés establecida en la citada Ley, es decir, hasta Pedernales.

Ante esta situación, fue una tercera empresa la que finalmente solicitó la concesión del ferrocarril de Munguía a Bermeo y Pedernales, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama.<sup>44</sup> Gracias a los trabajos realizados por el ingeniero bermeano José Ucelay e Isasi, se presentó el oportuno anteproyecto en junio de 1915, iniciándose su correspondiente tramitación administrativa hasta que el 11 de diciembre de 1917 la Gaceta de Madrid anunció la apertura del concurso de proyectos para su construcción.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Lege hori Manuel Allende Salazar Nekazaritza, Industria, Merkataritza eta Herri Lan Ministro zela eman zen.

<sup>44</sup> Enpresa horrek harreman estuak zituen Lurtxana eta Mungia arteko trenaren enpresarekin, eta harekin bat egiten zuen Sondikako geltokian.

<sup>45</sup> Gaceta de Madrid, 1917ko abenduaren 11, 346 or.

<sup>43</sup> Dicha Ley fue promulgada siendo ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas Manuel Allende Salazar.

<sup>44</sup> Esta empresa mantenía estrechas relaciones con la del ferrocarril de Luchana a Munguía, con la que enlazaba en la estación de Sondica.

<sup>45</sup> Gaceta de Madrid, 11 de diciembre de 1917, p. 346.



BERMEORAKO LUZAPENEN LEHENBIZIKO LANAK, PORTUONDOKO BADIAN. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA.

PRIMERAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN A BERMEO EN LA ENSENADA DE PORTUONDO. ARCHIVO FAMILIA BUESA.

Albistea izugarritzko pozez jaso zen Bermeon. Sei egun geroago poza adierazteko manifestazio handia antolatu zuen, eta bertan, Ucelay jaunari, Erregeari eta Gobernuari eskerrak emateko telegramak igortzea erabaki zen. Horrez gain, 1918ko abuztuan, herri bazkaria antolatu zen proiektuaren zuinketa egin behar zuten Sustapen Ministerioko arduradunen ohoretan. Azkenik, 1919an, behin betiko ematea jaso zuen Francisco de Las Heras y Ávila jaunak,<sup>46</sup> Bilbo eta Lezama arteko trenbidearen Administrazio Kontseiluko presidentetia. Hala ere, Munduko Lehen Gerra zela eta gertatutako prezioen igoera handiaren ondorioz, linearen eraikun-

La noticia fue recibida en Bermeo con alborozo. Seis días más tarde se organizó una gran manifestación de júbilo, en la que se acordó remitir un telegrama de agradecimiento al Sr. Ucelay así como al Rey y al Gobierno. Asimismo, en agosto de 1918 se organizó un banquete popular en honor de los responsables del Ministerio de Fomento que debían realizar el replanteo del proyecto. Finalmente, el 26 de noviembre de 1919 se sancionaba de forma definitiva el otorgamiento de la concesión a favor de Francisco de Las Heras y Ávila,<sup>46</sup> presidente del Consejo de Administración del ferrocarril de Bilbao a Lezama. Sin embargo, el notable incremento de pre-

<sup>46</sup> Gaceta de Madrid, 1919ko abenduaren 13a, 347 or.

<sup>46</sup> Gaceta de Madrid, 13 de diciembre de 1919, p. 347.

tzaren kostua asko garestitu zen, eta emakidak, berriz, egin beharreko inbertsioa, inflazio prozesua hasi aurretik baloratutako proiektuaren arabera baino ez zuen bermatzen. Hori zela eta, azkenean, Lezamako trenaren konpainiak ezetz esan behar izan zion proiektuari. 1920ko irailaren 20ko Errege Aginduak emakida iraugintzat jo zuen.

Porrot berri horren ondoren Bermeo eta Sukarrieta arteko sekzioa, Primo de Riveraren Gobernuak bultzatutako 1926. urteko trenbideen aurreproiektuan sartzea lortu zen,<sup>47</sup> baina azkenean ez zen sartu aipatutako agiri horretan oinarriturik onetsitako Trenbideen Premiazko Eraikuntza Planean.<sup>48</sup> Hala ere, adarrak Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoaren interesa piztu zuen. Hori zen, inolako zalantzarik gabe, Euskal Herriko tren enpresarik garrantzitsuena, bere linea nagusiak Bilbo eta Donostia lotzen zituen, eta Zornotzan bat egiten zuen Sukarrietako linearekin. Sozietate hori, garai hartan, bere zerbitzuen hedatze, hobekuntza eta modernizazio plan handian murgildurik zegoen.

Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoaren gabezia nagusietakoa Bizkaiko Golkoko porturen batera sarrera zuzenik ez izatea zen. Burualdeko geltokia Ibaizabal ibaiaren ertzetan zegoen, Bilboko Atxuri auzoan, baina bertatik itsasora joateko gabarra txikiak erabili behar ziren, eta horrek asko zailtzen zuen itsasoko trafikoarekin egin nahi zen edozein trukaketa. Hori dela eta, Bermeo aukera interesgarria zen, portuak zituen hedatze aukera handiak zirela eta.<sup>49</sup>

1927an Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoak linearen eraikuntzarako lanei hasiera ematea erabaki zuen, eta horretarako harremanetan jarri zen Ministerioko agintariekin, Bermeoko Udalarekin bai eta Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoarekin ere. Negoziazio horien gorengo maila 1929an lortu zen, Sukarrietan burututako bileran. Bilera hartan parte hartu zuten Juan Eguidazu jaunak, Bizkaiko Portuen Buruak eta Garavilla jaunak, Bermeoko alkateak. Bilera hartan Sustapen Ministerioaren aurrean eskaria egitea erabaki zen, Vascongados enpresari eman beharreko emakida eman ziezaion, honako baldintza hauekin:

<sup>47</sup> Oficina de Estudios de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de M.Z.A. El problema de los ferrocarriles en construcción, 39-42. orr.

<sup>48</sup> Gaceta de Madrid, 1926ko martxoaren 6a, 1.242-1.243 orr.

<sup>49</sup> Hogeiko hamarkadaren amaieran, Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoak Druidas-Ripa adarraren balizko eraikuntza ere modu aktiboan kudeatu zuen, horrela, altuerako nabigazioa helten zen Bilboko itsasadarreko kaietaraino iristeko.

cios que experimentó la economía del país durante la primera guerra mundial había disparado el coste de construcción real de la línea, mientras que la concesión solamente garantizaba la inversión a realizar en base a un proyecto valorado antes de iniciarse este proceso inflacionario. Por ello, la compañía del ferrocarril de Lezama se vio finalmente obligada a renunciar al proyecto. La Real Orden de 20 de septiembre de 1920 dio por caducada la concesión.

Tras este nuevo fracaso, se logró incluir la sección entre Bermeo y Pedernales en el Anteproyecto de ferrocarriles del año 1926,<sup>47</sup> impulsado por el Gobierno de Primo de Rivera, aunque finalmente no fue considerado en el Plan de Construcción Urgente de Ferrocarriles aprobado en base al citado documento.<sup>48</sup> No obstante, el ramal comenzó a despertar el interés de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, sin lugar a dudas la empresa ferroviaria más importante del País Vasco, cuya línea principal unía Bilbao con San Sebastián, enlazando en Amorebieta con la línea de Pedernales. Esta sociedad se encontraba en aquel momento inmersa en un ambicioso plan de ampliación, mejora y modernización de sus servicios.

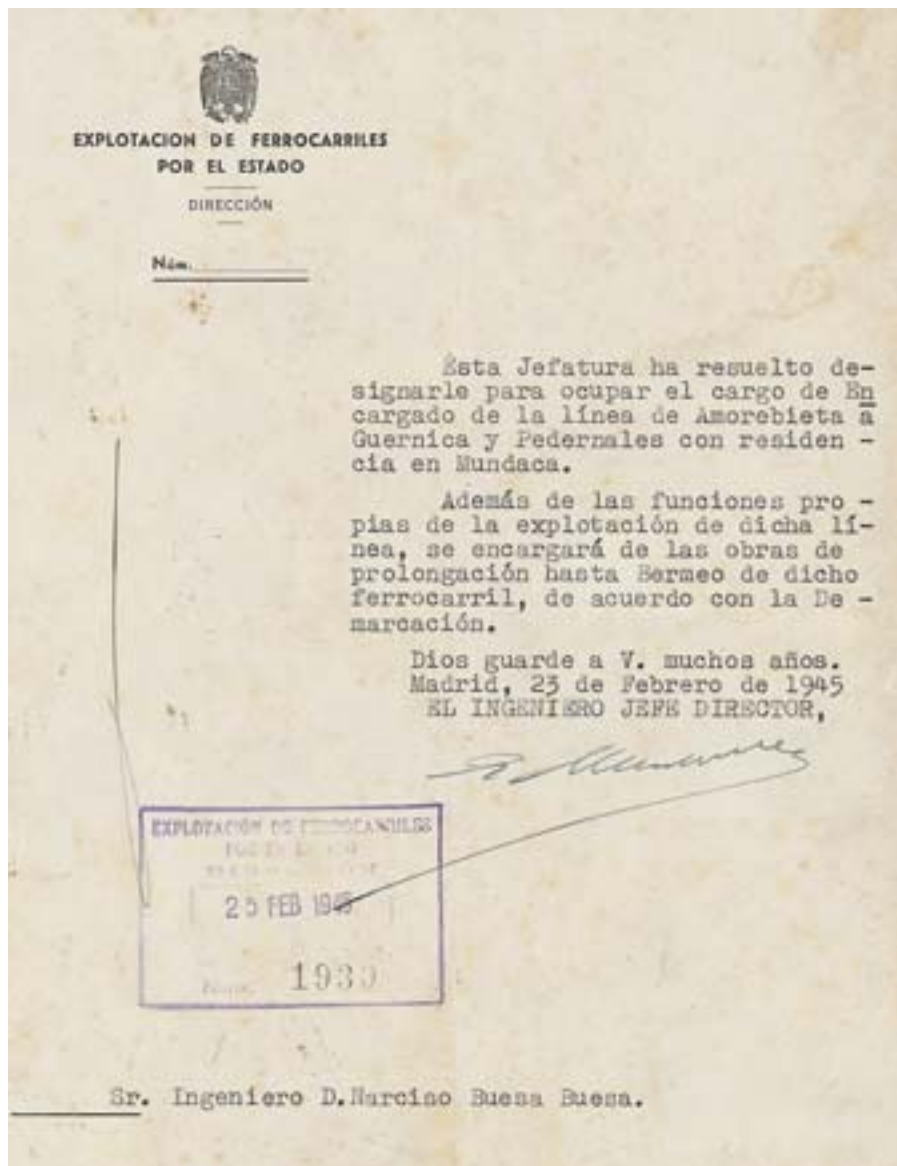
Una de las principales deficiencias de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados era la carencia de un acceso directo a alguno de los puertos de la costa cantábrica. Su estación cabecera en Bilbao, situada a orillas del Nervión en el barrio de Atxuri, únicamente era accesible desde el mar mediante pequeñas gabarras, lo que dificultaba cualquier intercambio con el tráfico marítimo. Por ello, Bermeo resultaba una opción interesante para la empresa, dadas las grandes posibilidades de expansión de su puerto.<sup>49</sup>

En 1927 la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados inició las primeras gestiones para la construcción de esta línea, contactando tanto con las autoridades ministeriales como con el ayuntamiento de Bermeo y la propia Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales. Estas negociaciones alcanzaron su cenit el 27 de agosto de 1929, en una reunión celebrada en Pedernales, en la que participaron Juan Eguidazu, Jefe de Puertos de Vizcaya, y el Sr. Garavilla, alcalde de Bermeo. En la misma se llegó al acuerdo de interceder ante el Ministerio de Fomento con el fin de que fuera otorgada la preceptiva concesión a Vascongados con las siguientes condiciones:

<sup>47</sup> Oficina de Estudios de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de M.Z.A. El problema de los ferrocarriles en construcción, pp. 39-42.

<sup>48</sup> Gaceta de Madrid, 6 de marzo de 1926, pp. 1.242-1.243.

<sup>49</sup> A finales de los años veinte, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados también gestionó activamente la posible construcción del ramal Druidas-Ripa, que permitiría alcanzar los muelles de la ría de Bilbao accesibles a la navegación de altura.



NARCISO BUESA BUESA JAUNAREN IZENDAPENA ZORNOTZA ETA SUKARRIETA ARTEKO TRENBIDEAREN ETA BERMEORAKO LUZAPENAREN ARDURADUN GISA. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA.

NOMBRAMIENTO DE NARCISO BUESA BUESA COMO RESPONSABLE DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A PEDERNALES Y SU PROLONGACIÓN A BERMEO. ARCHIVO FAMILIA BUESA.

- Estatuak obren kostu osoaren %50 emango zuen.
- Bizkaiko Foru Aldundiak milioi bateko dirulaguntza emango zuen lanetarako.
- Bermeoko eta Mundakako Udalek 500.000 pezeta emango zituzten.
- Compañía de los Ferrocarriles Vascongados eta Compañía de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoek beste 500.000 pezeta emango zituzten, erdi bana.

Baldintza horiez gain, garai hartan bere lineak elektrifikatzeko prozesuan murgildurik zegoen Compañía de los Ferrocarriles Vas-

- El Estado aportaría un 50% del coste total de las obras.
- La Diputación de Vizcaya subvencionaría los trabajos con un millón de pesetas.
- Los ayuntamientos de Bermeo y Mundaca aportarían 500.000 pesetas.
- Las Compañías de los Ferrocarriles Vascongados y de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales aportarían otras 500.000 pesetas a repartir a partes iguales.

Junto a estas condiciones, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, inmersa en ese momento en la electrificación de sus lí-



congadosek, Sukarrietako linean trakzio sistema berria sartu behar zela esan zuen, eta horretarako beharrezkoa zela trenbide horretako errail zahar eta arinak aldatzea, eta haien ordeztu lineako metro bakoitzeko 32 kilogramoko pisua izango zuten beste bateratu batzuk jartzea. Bi lan horien kostua 3.700.000 pezetakoa izango zela kalkulatu zuen, eta, konpainiaren ustez, kostu hori Estatuaren Tren Kutzak ordaindu behar zuen. Horrez gain, esan zuen, behin lanak amaitu ondoren, Bilbo-Bermeo ibilbidearen ustiapena enpresa batar baten esku geratu beharko litzatekeela.<sup>50</sup>

Hasiera batean oso itxura ona bazuen ere, ekimen berriak ere ez zuen aurrera egiterik lortu. Alderantziz, linearen ustiapenari eskaintako kapituluan aurreikusiko denez, handik denbora gutxira bi trenbide enpresen arteko harremanak asko zaildu ziren, Compañía de los Ferrocarriles Vascongados ez baitzituen onartu Compañía del Ferrocarril de Guernica izenekoak proposatutako erosketa baldintzak, eta, ondorioz, ahalegin guztiak egin zituelako Sukarrietako tren txikiaren porrota lortzeko.<sup>51</sup> Hala ere, azkenean bere helburua lortu zuenean, Vascongadosen finantza egoera oso kaskarra zen, eta ezin izan zuen bere arerioa kontrolatu.<sup>52</sup>

Errepublikaren garaian inguruko tren proiektuak baztertu egin ziren, beste behar larriagoak zeudelako, baina Gerra Zibilaren ondoren Bermeoko trenaren gaiak berriro ere protagonismoa lortu zuen. Behin betiko baztertu zen Mungiarekin lotzeko aukera, Sollube igarotzeak zituen zailtasunak zirela eta. Horrela, esfortzu guztiak Sukarrietara zihuan sekzioan zentratu ziren, zati erraza ez bazen ere, Sollube gainditzea baino errazagoa zelako. Izan ere, bost kilometroko trenbidea baino ez zen eraiki behar.

Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak Gerra Zibilaren ondoren idatzi zuen lehenbiziko Txostenean berriro aipatzen zen Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidea Bermeoraino luzatzeko aukera, eta, horretarako, 1939ko martxoaren 25ean, aurreproiektu bat idatzi zen. Aurreproiektu haren arabera, eraiki beharreko 5.600 metroak eraikitzeko 3.243.171 pezeta behar izango ziren. Proiektua berriro bultzatzeko albisteen aurrean, Bermeoko Udalak gutxieneko diru bilteta bermatu zuen, 70.000 pezeta ur-

neas, sostuvo la necesidad de introducir el nuevo sistema de tracción en la línea de Pedernales, considerando también necesaria la sustitución de los viejos y ligeros carriles de esta vía por otros unificados de 32 kilogramos de peso por metro lineal, calculando que el coste de ambas operaciones ascendería a 3.700.000 pesetas que a su juicio deberían ser financiadas por la Caja Ferroviaria del Estado. Asimismo afirmó que una vez terminadas las obras, la explotación del trayecto Bilbao-Bermeo debería quedar en manos de una sola empresa explotadora.<sup>50</sup>

A pesar del optimismo inicial, la nueva iniciativa tampoco prosperó. Al contrario, tal y como se verá en el capítulo dedicado a la explotación de la línea, poco después las relaciones entre ambas empresas ferroviarias se deterioraron notablemente, ya que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados no aceptó las condiciones de compra que le propuso la Compañía del Ferrocarril de Guernica, por lo que hizo todo lo posible por llevar a la ruina al pequeño tren de Pedernales.<sup>51</sup> Paradójicamente, cuando finalmente logró su objetivo, la situación financiera de Vascongados era tan comprometida que no pudo hacerse con el control de su rival.<sup>52</sup>

Durante la República los proyectos ferroviarios en la zona quedaron aletargados ante otras necesidades más urgentes, pero tras la guerra civil el tema del ferrocarril a Bermeo volvió a adquirir protagonismo. Abandonada definitivamente la posibilidad de enlazar con Munguía, dadas las dificultades que presentaba el paso por la divisoria de Sollube, los esfuerzos se centraron definitivamente en la sección a Pedernales, que a pesar de su complejidad resultaba de más fácil ejecución, ya que tan sólo era preciso construir cinco kilómetros de nuevas vías.

En la primera Memoria editada por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado tras la guerra civil, se planteaba nuevamente la prolongación del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, en aquel entonces ya bajo su tutela, hasta Bermeo, para lo que se había redactado, con fecha de 25 de marzo de 1939, un anteproyecto que valoraba los 5.600 metros a construir en 3.243.171 pesetas. Ante las noticias de reactivación del proyecto, el Ayuntamiento de Bermeo se ofreció a garantizar un mínimo de recaudación para el nuevo tra-

<sup>50</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren Akta, 1929ko abuztuaren 29a.

<sup>51</sup> Lehia gogorra izan zuen bere menpekoak, Compañía de Automóviles Vascongados izenekoak, Bilbora eskaintzen zuen autobus zerbitzu zuzenarekin.

<sup>52</sup> Compañía de los Ferrocarriles Vascongados enpresak hogeita hamarreko hamarkadan zituen likidez arazoaren adibide gisa, esango dugu 1931 eta 1932 artean erositako ASEA lau lokomotorak ordaintzeko beharrezkoa izan zela Euzkadi motako 50 eta 56 bitarteko zenbakidunak eta 63 zenbakiduna hipotekatzea. Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1933ko apirilaren 18ko saioa.

<sup>50</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 29 de agosto de 1929.

<sup>51</sup> Estableció una feroz competencia con servicios de autobuses directos a Bilbao gestionados por su filial, la Compañía de Automóviles Vascongados.

<sup>52</sup> Como ejemplo de los problemas de liquidez que padecía la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en los años treinta, basta señalar que para el pago de las cuatro locomotoras ASEA adquiridas entre 1931 y 1932, fue preciso hipotecar las locomotoras de vapor tipo Euzkadi N° 50 a 59 y 63. Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 18 de abril de 1933.



LANGILEAK TUNEL BATEN ZULAKETAN LANETAN. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA.  
OBREROS TRABAJANDO EN LA PERFORACIÓN DE UN TÚNEL. ARCHIVO FAMILIA BUESA.

tean.<sup>53</sup> 1941eko martxoaren 7an, Dirección General de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak linearen azterlanarekin aurrera jarraitzea erabaki zuen, eta egin beharreko legezko izapideak egin zituen.<sup>54</sup>

1942ko otsailaren 9an amaiera eman zitzaion linea berriaren erai-kuntza proiektuari,<sup>55</sup> eta behin betiko aurrekontua 7.201.052,85 pezetakoa izan zen. Aurrekontu haren arabera, linea berriak, bidaiarien bitartez, 134.805,70 pezetako diru sarrerak izango zituen,

yecto, cifrando esta cantidad en 70.000 pesetas anuales.<sup>53</sup> El 7 de marzo de 1941, la Dirección General de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado decidió continuar con el estudio de la línea realizando los trámites legales oportunos.<sup>54</sup>

El 9 de febrero de 1942 se concluyó la redacción del proyecto constructivo de la nueva línea,<sup>55</sup> quedando cifrado el presupuesto definitivo en 7.201.052,85 pesetas. En el mismo se calculaba que la nueva vía generaría unos ingresos por viajeros de 134.805,70 pe-

<sup>53</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, 1936ko uztailetik 1941eko ekainera arteko txostena, 60. or.

<sup>54</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, 1936ko uztailetik 1941eko ekainera arteko txostena, 118-119. orr.

<sup>55</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, 1941eko uztailetik 1942ko abendura arteko txostena, 108. or.

<sup>53</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1936 a junio de 1941, p. 60.

<sup>54</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1936 a junio de 1941, pp. 118-119.

<sup>55</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1941 a diciembre de 1942, p. 108.



MUNDAKAKO GELTOKIAREN  
ERAIKUNTZA LANAK.  
EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA.  
OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA  
ESTACIÓN DE MUNDACA. ARCHIVO  
EUSKO TREAN.

eta merkantzien bidez, beste 31.695,03. Ustiapen gastuak, berriz, 84.117,27 pezetakoak izango ziren. Ondorioz, urtean 82.383,46 pezeta irabaztea aurreikusten zen. Horrez gain, aurreikuspenen arabera, zerbitzuaren luzapenak ondorio mesedegarriak izango zituen Zornotza eta Sukarrieta arteko eta Vasco-Navarro lineatan, biak ere, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak usiatuak. Ustiapen horiek 278.792,62 eta 35.375 pezetatakoak ziren, hurrenez hurren. Ondorioz, linea eraikitzea errentagarria izango zela ikusi zen, baldin eta inbertsioaren kostuak ez bazituen hamar milioi pezetak gainditzen.<sup>56</sup>

1944ko martxoaren 27ko Ministerioaren Aginduak behin betiko onetsi zuen luzapenerako proiektua, eta burutzapenerako behin betiko aurrekontua, lau urtetan ordaindu beharreko 6.574.874,34 pezetatan ezarri zuen. Hilabete batzuk geroago, 1944ko abuztuaren 24an, obren bedeinkapena egin zen. *El Correo Español* egunkariak honela eman zuen gertakari haren berri abuztuaren 26ko edizioan:

setas y de 31.695,03 por mercancías, mientras que los gastos de explotación ascenderían a 84.117,27 pesetas, lo que arrojaba un beneficio anual de 82.383,46 pesetas. Además, estaba previsto que la puesta en servicio de la prolongación repercutiría favorablemente en los ingresos de la línea de Amorebieta a Pedernales y en la del Vasco-Navarro, ambas explotadas por La Explotación de Ferrocarriles por el Estado, con un total de 278.792,62 y 35.375 pesetas respectivamente, por lo que su construcción se juzgó rentable, siempre que el coste de la inversión no superase la cifra de diez millones de pesetas.<sup>56</sup>

El proyecto de la prolongación fue definitivamente aprobado por Orden Ministerial de 27 de marzo de 1944, consignando un presupuesto total de ejecución de 6.574.874,34 pesetas a repartir en cuatro anualidades. Meses después, el 24 de agosto de 1944, se procedió a la bendición de las obras, acto que el diario *El Correo Español* relataba en su edición del 26 de agosto del siguiente modo:

<sup>56</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, 1941eko uztailetik 1942ko abendura arteko txostena, 232-234. orr.

<sup>56</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1941 a diciembre de 1942, pp. 232-234.



LANEN AURRERAPENA  
MUNDACA INGURUETAN.  
EUSKO TRENEAN  
ARTXIBATEGIA.  
AVANCE DE LAS OBRAS  
EN LAS INMEDIACIONES  
DE MUNDACA. ARCHIVO  
EUSKO TREN.

### *Sukarrieta-Bermeo trenbidearen lanak hasi dira*

*Joan den osteguna Sukarrieta-Bermeo trenbidearen lanak ofizialki hasi eta egun handia izan zen Bermeon. Gertakizun honetara Trenbideetako Zuzendari Nagusia eta probintziako agintariak etorri ziren. Gobernadore zibila eta “Movimiento”ko probintzia-buru den Vivar Téllez kamaradaren ordezkaria Goyoaga jauna izan zen. Udalbatza osoak eta herriko jendetzak harrera eman zien.*

*Hasi diren lanak Estatuak kudeatzen duen Zornotza-Gernika-Sukarrieta trenbidea luzatzeko dira. Hori dela eta lanak Herri Lanetako Ministerioaren esku geratuko dira. Honek Bermeo eta inguruko herrietako jendearen nahiak betetzeko ahalik eta lasterren burutu nahi ditu lan guztiak.*

### *Comienzan las obras del Ferrocarril de Pedernales a Bermeo*

*El jueves hubo gran júbilo en Bermeo con motivo del comienzo oficial de las obras del ferrocarril de Pedernales a aquella villa. Al acto asistieron el director general de Ferrocarriles y las autoridades provinciales. El señor Goyoaga ostentaba la representación del gobernador civil y jefe provincial del Movimiento, camarada Vivar Téllez. Fueron recibidos en el Ayuntamiento en Cuerpo de Comunidad y el vecindario en masa.*

*Como el ramal cuya construcción ha comenzado es prolongación del de Amorebieta a Guernica y Pedernales, que se explota por cuenta del Estado, las obras se realizarán por el Ministerio de Obras Públicas, que quiere imprimirlas [sic] la mayor celeridad, a fin de dar satisfacción a los justos anhelos de Bermeo y los pueblos de aquella zona.*



BERMEOKO GELTOKIKO  
EGITURAREN  
ENKOPRATUA.  
EUSKO TRENEAN  
ARTXIBATEGIA.  
ENCORRADO DE LA  
ESTRUCTURA DE LA  
ESTACIÓN DE BERMEO.  
ARCHIVO EUSKO TREN.

Bedeinkapen ekitaldiaren inguruan luxu handia izan bazen ere, handik denbora gutxira obrek finantza arazo larriak izan zituzten. Lanak somara egiteko lehiaketa burutu ondoren, hutsik geratu zen, 1939an burututako proiektuan aipatzen ziren prezioak ez baitzetozen bat enkantea egin zen garaiko prezioekin, gerraosteko urteetan herrialdeak ezagutu zuen inflazio handia zela eta. Horren ondorioz, kudeaketa zuzeneko lan batzuk baino ezin izan ziren burutu, 1944an eta 1945eko hasieran, 200.000 pezeta kostatu ziren lanak, hain zuzen ere.

Enkante berriak hutsik gera ez zitezten, proiektu berrizatuak idatzi behar izan ziren, eta, horrela, trenbidearen lanak hiru zatitan banatu ziren. Lehen zatien proiektu berriztatua 1944ko urriaren 15ean onetsi zen, eta administrazio bidezko burutzapen aurrekontua 2.461.577,22 pezetakoa izan zen. Haren burutza-

A pesar del gran boato que rodeó el acto de bendición, las obras pronto debieron afrontar serios problemas financieros. Celebrado el concurso para la realización de los trabajos por destajo, éste quedó desierto ya que los precios del proyecto, elaborado en 1939, no respondían a los que la realidad marcaba en el momento de la subasta debido a la grave inflación que había experimentado la economía del país en los años de la inmediata posguerra. Por este motivo solamente fue posible realizar algunas obras por gestión directa durante el año 1944 y principios de 1945, por importe de 200.000 pesetas.

Para evitar que las nuevas subastas volvieran a quedar desiertas, fue necesario proceder a la redacción de proyectos reformados, por lo que las obras del ferrocarril quedaron divididas en tres trozos. El proyecto reformado del primero fue aprobado el 15 de octubre de 1944, con un presupuesto de ejecución por administración de

pena, Antonio Cutillas Carrión kontratistari eman zitzaion, %7,6ko beherapenarekin.<sup>57</sup> Horrez gain, lanak hobeto koordinatu ahal izateko, 1945eko otsailaren 23an, Narciso Buesa Buesa ingeniaria Zornotza eta Sukarrieta arteko linearen koordinatzaile eta linea Bermeora luzatzeko lanen arduradun nagusi izendatu zuten.

1945. eta 1946. urteen artean egindako lan guztiak lehenbiziko zaitikoak izan ziren, eta oso erritmo motelean burutu ziren; urte horietako linearen Txostenean moteltasun hori eskulan urriagatik justifikatu zen. Ekitaldia amaituta, 1 zenbakiko tunela amaituta zegoen, bai eta Portuondoko badia zeharkatzen duen lubetari eusteko hormak ere. Ondorioz, burututako lur-berdinketak 1.200 metroko luzera osoa hartzen zuen.<sup>58</sup> Lanak erritmo motelean egiten ari baziren ere, ezuste bat baino gehiago gertatu zen. Ezuste horien artean azpimarratu egin behar da 1945eko abenduaren 15ean gertatutako istripu larria, tunela zulatzen ari zirela. Istripuan bost langile hil ziren.<sup>59</sup>

Eraikuntza lanen martxa irregularra argi eta garbi ikusten da lan horietan urtez urte inbertitutako diru kopuruetan.

Urtea	Inbertsioa
1944	200.000,00 pezeta
1945	2.000.000,00 pezeta
1946	156.752,02 pezeta
1947	0 pezeta
1948	1.101.798,67 pezeta
1949	1.202.888,60 pezeta
1950	1.760.592,04 pezeta

Ikus daitekeenez, lanak erabat gelditu egin ziren 1947an. Urte hartan lehen zatiaren eraikuntza ia amaiturik zegoen, eta gainerako sekzioetako lanak hasi barik oraindik. 1948tik aurrera, kontratista berriak, Banús Hermanos, S.A. enpresak, bigarren zatia- ren eraikuntzari ekin zion, baina ezarritako erritmoa oraindik ere oso motela zen, eskulan gutxi zegoelako eta Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak zuen diru kopurua ere ez

2.461.577,22 pesetas, siendo su realización adjudicada al contratista Antonio Cutillas Carrión con una baja del 7,6%.<sup>57</sup> Asimismo, para la mejor coordinación de los trabajos, se procedió, el 23 de febrero de 1945, al nombramiento del ingeniero Narciso Buesa Buesa como encargado de la línea de Amorebieta a Pedernales y responsable directo de las obras de prolongación a Bermeo.

Durante los años 1945 y 1946 las obras se desarrollaron exclusivamente en el trozo primero y a un ritmo lento, justificado en la Memoria de la línea de dicho año en la escasez de mano de obra. Finalizado el ejercicio, el túnel N° 1 se encontraba terminado, lo mismo que los muros de contención del terraplén que cruza las ensenadas de Portuondo, por lo que la explanación realizada alcanzaba una longitud total de 1.200 metros.<sup>58</sup> Los trabajos, a pesar de su bajo ritmo, no estuvieron exentos de sobresaltos, destacando entre ellos el gravísimo accidente sufrido durante la perforación del citado túnel el 15 de diciembre de 1945, con el trágico balance de cinco muertos.<sup>59</sup>

Claro reflejo de la irregular marcha de los trabajos de construcción son las cantidades invertidas en los mismos en los años sucesivos

Año	Inversión
1944	200.000,00 pesetas
1945	2.000.000,00 pesetas
1946	156.752,02 pesetas
1947	0 pesetas
1948	1.101.798,67 pesetas
1949	1.202.888,60 pesetas
1950	1.760.592,04 pesetas

Como se puede observar, las obras sufrieron una paralización completa en el año 1947, momento en que la construcción del trozo primero se encontraba prácticamente finalizada, sin que se hubieran iniciado los trabajos en las restantes secciones. A partir de 1948 un nuevo contratista, la empresa Banús Hermanos, S.A. emprendió la construcción del trozo segundo aunque el ritmo imprimido seguía siendo lento debido a la crónica falta de mano de obra, así como a las in-

<sup>57</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Zornotza eta Sukarrieta arteko linearen txostena, 1945, 8. or.

<sup>58</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Zornotza eta Sukarrieta arteko linearen txostena, 1946, 9. or.

<sup>59</sup> Esan behar da garai hartako prentsak erabat isildu zuela istripu hori.

<sup>57</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de la línea de Amorebieta a Pedernales, 1945, p. 8.

<sup>58</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de la línea de Amorebieta a Pedernales, 1946, p. 9.

<sup>59</sup> Cabe señalar que este accidente fue totalmente silenciado por la prensa de la época.

zelako nahikoa. Izan ere, eta 1952ko Txostenean “bigarren zatia-  
ren azpiegitarari zegozkion lanak aurreikusitako erritmoan bu-  
rutzen ari zirela” adierazten bazen ere, “lanak amaitzeko oso gu-  
txi falta baita”,<sup>60</sup> egia esateko ez zegoen behar beste baliabide  
ekonomikorik linea epe laburrean martxan jarri ahal izateko la-  
nei eman beharreko azken bultzada emateko. Arazo larri hori  
konpontzeko, 1952ko abenduaren 20an Gobernuak Lege bat  
eman zuen. Lege horretan, Herri Lan Ministerioari baimena  
ematen zitzaion luzapen obrak Bermeoraino luzatzeko, Estatu-  
aren kontura.

*Estatuak kudeatzen duen Zornotza-Sukarrieta trenbidea Bermeoraino  
luzatzeko lanek, trenbide proiektuaren jatorrizko ideia osatu eta es-  
kualdeko nahia betetzeaz gain, inguruko arrantza aberastasunari irten-  
bide erraz eta ekonomikoa emango die. Eskualdea berpiztu eta eginda-  
ko inbertsioei etekina aterako dizkie.*

*Mila bederatziehun eta berrogeita hamabiko urriaren hamahiruko mi-  
nisterio aginduaren bitartez bigarren zatia-  
ren azpiegitura eta erabateko  
super-azpiegitura proiektu aldatuak onartu dira. Kontrata kopuruak  
ondokoak dira hurrenez hurren; bostehun eta laurogeita hamahiru mila  
bederatziehun eta hirurogeita lau pezeta hogeita hamasei zentimo bata,  
eta hiru miloi laurehun eta sei mila zazpiehun laurogeita hemezortzi  
pezeta hirurogeita lau zentimo bestea. Aldez aurretik eta Mila bedera-  
tziehun eta berrogeita hamaikako otsailaren seiko ministerio aginduaren  
bitartez hirugarren zatia-  
ren azpiegitura proiektua onartu zen hiru mi-  
loi zazpiehun eta bat mila ehun eta hogeita hemeretzi pezeta laurogei-  
ta hamalau zentimoko aurrekontuaz. Azkenean ere, Mila bedera-  
tziehun eta berrogeita hamabiko urriaren 17ko ministerio aginduaren  
bitartez eraikin, kai, eta nasen proiektuak onartu ziren bi miloi bedera-  
tziehun eta hirurogeita lau mila bostehun eta hogeita bederatziz  
pezeta laurogeita lau zentimoko kontrata aurrekontuaz.*

*Beraz, gaurko prezioaz trenbidearen lan osoak hamar miloi, seiehun eta  
hirurogeita sei mila, laurehun eta hogeita hamabi pezeta, hogeita heme-  
zortzi zentimo balio du.*

*Exekuzio epeak murrizten helburuak eta benetako kosteak gutxitzea  
lortzen bada ere, urteaz urte eta ekitaldi bakoitzean egin daitezkeen  
gastuak kontuan hartu behar dira.*

*Hori dela eta, lanak ahalik eta epe laburrean egin baina ordainketak epe  
luzerago batean egitea komeni da, beste kasu batzuetan egin den mo-*

suficientes consignaciones presupuestarias disponibles por parte de la  
Explotación de Ferrocarriles por el Estado. De hecho, y aunque la  
Memoria de 1952 señalaba que las obras correspondientes a la infra-  
estructura del trozo segundo, «se realizan al ritmo previsto y pueden  
considerarse terminadas, dado el pequeño volumen de las que restan  
para su culminación»,<sup>60</sup> lo cierto es que no se disponía de los medios  
económicos necesarios para dar el impulso definitivo que permitiera  
la pronta puesta en servicio de la línea. Para solucionar este grave pro-  
blema, el Gobierno promulgó el 20 de diciembre de 1952, una Ley  
en la que se autorizaba al Ministerio de Obras Públicas a continuar,  
por cuenta del Estado, las obras de prolongación hasta Bermeo.

*La ampliación hasta Bermeo del Ferrocarril de Amorebieta a Pedernales,  
en explotación por el Estado, constituye, además de completar la idea ini-  
cial y satisfacer unánime y legítima aspiración regional, el medio eficaz de  
dar fácil y económica salida a la riqueza pesquera, revalorizando la gene-  
ral de la comarca y buscando rendimiento a las inversiones realizadas.*

*Por Orden ministerial de trece de octubre de mil novecientos cincuenta y  
dos, se han aprobado los proyectos reformados de infraestructura del trozo  
segundo y de superestructura total, cuyos respectivos importes de con-  
trata son quinientas noventa y tres mil novecientas sesenta y cuatro pe-  
setas con treinta y seis céntimos, y tres millones cuatrocientas seis mil  
setecientas noventa y ocho pesetas con sesenta y cuatro céntimos. Ya se ha-  
bía aprobado por Orden ministerial de seis de febrero de mil novecientos  
cincuenta y uno el proyecto de infraestructura del trozo tercero, con un  
presupuesto de contrata de tres millones setecientas un mil ciento treinta  
y nueve pesetas con noventa y cuatro céntimos y últimamente, por Or-  
den ministerial de diecisiete de octubre de mil novecientos cincuenta y  
dos, se ha aprobado el proyecto de edificios, muelles y andenes, con un pre-  
supuesto de contrata de dos millones novecientas sesenta y cuatro mil  
quinientas veintinueve pesetas con cuarenta y cuatro céntimos.*

*La terminación del ferrocarril importa pues diez millones seiscientas se-  
senta y seis mil cuatrocientas treinta y dos pesetas con treinta y ocho cén-  
timos con precios actuales.*

*Acortar el plazo de ejecución favorece los fines que se persiguen y dismi-  
nuye el coste real. Ello es evidente, pero ha de acoplarse a la también evi-  
dente limitación de los desembolsos que pueden hacerse en cada ejercicio.*

*Para ello conviene, como se ha hecho en otros casos, fijar la ejecución a  
corto plazo y escalonar los pagos en uno más amplio. El coste de la de-*

<sup>60</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, 1952ko txostena, 10. or.

<sup>60</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria 1952, p. 10.

duan. Atzerapenaren kosteak erabilpen arinaren etekinaz eta egin zitezkeen aldaketak gutxituz bermatzen dira.

Espainiako Gorteen proposatutakoari jarraituz eta beraiekin bat eginez ondoko hau xedatzen dut:

Lehenengo artikulua.- Gaur egun Estatuak kudeatzen duen Zornotza-Sukarrieta trenbidea Bermeoraino luzatzeko lanak egiteko, baimena ematea Herri Lanetako Ministerioari, lan horien kosteak Estatuaren eskuz utziz. Lanak aipatu ministerioak onartu dituen proiektuen -eta horien aldaketen- arabera burutuko dira. Beti ere, Herri Lanei buruz indarrean dagoen legediarekin eta aplikatu beharreko trenbideari buruzko araudi bereziarekin bat eginez.

Bigarren artikulua.- Lan horiek burutzeko hamar miloi, seiehun eta hirurogeita sei mila, laurehun eta hogeita hamabi pezeta, hogeita hemezortzi zentimoko gastua onartzen da ondoren agertzen den urtez urteko banaketari jarraituz:

1953an	2.500.000,00 pzta
1954an	2.000.000,00 pzta
1955ean	2.000.000,00 pzta
1956an	2.000.000,00 pzta
1957an	2.166.432,38 pzta

Hirugarren artikulua.- Prezioen berraztertzeari buruzko legea, Mila bederatziehun eta berrogeita bosteko uztailaren 17koa, eta bere xedapen osagarriak aplikatuz eta jarraituz, aurreko artikuluan onartutako gastua handitzeko baimena ematen da.

Laugarren artikulua.- Mila bederatziehun eta berrogeita hamahiruko gastuari aurre egiteko bi miloi bostehun mila pezetako kreditu osagarria ezartzen da indarrean dagoen Mila bederatziehun eta berrogeita hamahiruko Estatu aurrekontu orokorraren hirugarren kapituluko bosgarren artikulua bederatzigarren taldeko lehengo kontzeptu, zazpigarren sekzioan (Herri Lanetako Ministerioa). Datozen ekitaldietan egin beharreko gastuen kredituak ezarriko dira urtez urte.

Bosgarren artikulua.- Lanak kontrataren bitartez burutuko dira, eta kontratazioa lehiaketaren bitartez emango da.

Seigarren artikulua.- Lanak burutzeko epea lehiaketa eman eta gero hogeita bost hilabetekoa izango da.

mora estará enjugado por las ventajas de la rápida utilización y la de reducir las posibles revisiones.

En su virtud y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas, Dispongo:

Artículo primero.- Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas para continuar por cuenta del Estado las obras de prolongación hasta Bermeo del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, actualmente explotado por el Estado. Las obras se ejecutarán con arreglo a los proyectos aprobados por dicho Ministerio y a las modificaciones que el mismo establezca, todo ello de acuerdo con la vigente legislación general de Obras Públicas y la especial de Ferrocarriles que sea de aplicación.

Artículo segundo.- Se autoriza para las citadas obras un gasto total de diez millones seiscientos sesenta y seis mil cuatrocientas treinta y dos pesetas con treinta y ocho céntimos, distribuido para su pago en las anualidades siguientes:

Año 1953	2.500.000,00 pesetas
Año 1954	2.000.000,00 pesetas
Año 1955	2.000.000,00 pesetas
Año 1956	2.000.000,00 pesetas
Año 1957	2.166.432,38 pesetas

Artículo tercero.- Igualmente se autoriza el aumento de gastos a que, sobre los señalados en el artículo anterior, de lugar la aplicación de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco sobre revisión de precios y sus disposiciones complementarias.

Artículo cuarto.- Para atender al pago de la anualidad correspondiente a mil novecientos cincuenta y tres, se concede un suplemento de crédito por el importe de dos millones quinientas mil pesetas al capítulo tercero, artículo quinto, grupo noveno, concepto primero de la sección séptima (Ministerio de Obras Públicas), del vigente Presupuesto del Estado para el año mil novecientos cincuenta y tres. En los Presupuestos sucesivos se consignarán las anualidades correspondientes.

Artículo quinto.- Las obras se ejecutarán por contrata y ésta se adjudicará mediante concurso.

Artículo sexto.- El plazo de ejecución de las obras será el de veinticinco meses, a partir de la adjudicación del concurso.



Zazpigarren artikulua.- Herri Lanetako Ministerioak lege hau be-tearazteko behar diren xedapenak emango dira.

Bosgarren artikuluan adierazten zenez, 1953ko apirilaren 30ean, Estatuko Aldizkari Ofizialak, Bermeorako luzapenaren hirugarren zatiaren azpiegitura, linea osoaren super-egitura eta eraikinak, kaiak eta nasak egiteko lanen lehiaketaren iragarkia argitaratu zuen.<sup>61</sup> Lan horiek Banús Hermanos, S.A.<sup>62</sup> eraikuntza enpresak lortu zituen.

Behin finantza arazoa gainditu eta gero, beharrezkoa zen eskulana-ren arazoa behin betiko konpontzea eta, horretarako, azkenean, lana egiteko atxilotuak erabiltzea erabaki zen. Eskulan merkea, era-ginkorra eta arazorik sortzen ez zuena zen. Horretarako, Bermeon presondegi destakamendua ezarri zen.

<sup>61</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 2425 or.

<sup>62</sup> José eta Isidro Banúsek sortutako eraikuntza enpresa. Erregimenak sustatutako hainbat herri lanetan hartu zuen parte, horien artean azpimarratzekoa da Valle de los Caídos izenekoaren eraikuntza. Horrez gain, parte hartu zuen, baita ere, higiezin hainbat promozio eta espekulaziotan, haien arteko ezagunena Nueva Andalucía urbanizazioa izeneko, gaur egun Puerto Banús izenez ezagutzen dena.

Artículo séptimo.- Por el Ministerio de Obras Públicas se adoptarán las disposiciones necesarias para el cumplimiento de la presente Ley.

Tal y como señalaba el artículo quinto, el 30 de abril de 1953, el Boletín Oficial del Estado publicaba el anuncio del concurso para la ejecución de las obras de infraestructura del trozo tercero, superestructura total y edificios, muelles y andenes de las estaciones de la prolongación hasta Bermeo,<sup>61</sup> las cuales fueron adjudicadas a la empresa constructora Banús Hermanos, S.A.<sup>62</sup>

Una vez superado el problema financiero, era preciso solucionar de forma definitiva el problema de la mano de obra, para lo que se finalmente se optó por recurrir al barato, eficaz y poco conflictivo trabajo forzado de los presos, motivo por lo que se estableció un destacamento penitenciario en Bermeo.

<sup>61</sup> Boletín Oficial del Estado, p. 2425.

<sup>62</sup> Empresa constructora fundada por José e Isidro Banús que participó en numerosas obras públicas impulsadas por el Régimen, entre las que destaca la construcción del Valle de los Caídos, así como en importantes promociones y especulaciones inmobiliarias, siendo la más conocida la urbanización Nueva Andalucía, hoy conocida como Puerto Banús.

## ERREPRESIOA ETA ESCLABOTASUNA

### Lanaren bidez zigorrak murrizteko sistema

Gerra Zibila amaitu zen unetik alde nazionalak atxilotuak erabili zituen lanerako, bai gerran bertan atxilotuak, bai eta euren kontrolpean zeuden hirietan eta herrietan burututako razzia izugarrietan atxilotutakoak ere. Razzia horietan ezkerreko alderdi eta sindikatuetako militanteak eta jarraitzaileak eta, oro har, erregimenarekin bat ez zetoirela uste izandako edozein, atxilotu zen. Hasiera batean eskulan hori modu arbitrarioan, inolako antolakuntzarik gabe, erabiltzen bazen ere, denbora gutxira zenbait sistema ezarri zen, derrigorrezko eskulanaz modu sistematikoan baliatu ahal izateko, presoen destakamenduen, soldadu langileen batailoien edo preso kolonia militarren bitartez. Talde horien funtzionamendua Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo izenekoak kontrolatzen zuen. Era-kunde hori Burgoseko Gobernu Errebeldearen Dekretu baten bitartez ezarri zen, 1938ko urriaren 7an. Ustez barkamenean eta kristau karitatean oinarritzen zen baina bestelakoa zen eta oso gaiz-ki disimulaturik zegoen espirituan oinarrituz, José Agustín Pérez del

## REPRESIÓN Y ESCLAVITUD

### El sistema de redención de penas por el trabajo

Desde el comienzo de la guerra civil, el bando nacional empleó el trabajo de sus prisioneros, tanto los apresados en los frentes de batalla como los encarcelados en las brutales razias desencadenadas en las ciudades y pueblos bajo su control contra militantes y simpatizantes de los partidos de izquierda, sindicalistas, y en fin, todo aquel al que se le pudiera considerar desafecto. Si en un principio esta mano de obra se utilizaba de forma arbitraria y desordenada, pronto se establecieron diversos métodos para su aprovechamiento sistemático en destacamentos penales, batallones de soldados trabajadores o en colonias penitenciarias militarizadas, cuyo funcionamiento quedó controlado por el Patronato Central de Redención de Penas por el Trabajo, institución establecida en un Decreto del gobierno rebelde de Burgos fechado el 7 de octubre de 1938. Bajo un mal disimulado espíritu de perdón y caridad cristiana, el Patronato, cuya creación fue inspirada por el padre jesuita José Agustín Pérez del Pulgar, se convirtió en realidad en un eficaz

Pulgar apaiz jesuitaren ideiei jarraituz eratutako Patronatua anaien arteko gatazka galdu zutenak umiliatzeko eta haien zigorra luzatzeko tresna eraginkorra baino ez zen izan.

Azvimarratu egin behar da errepresio sistema horren bultzatzaileak, Pérez del Pulgar aitak, ingeniariarekin orokorrean, eta trenarekin batez ere, zuen lotura estua. Madrilen jaio zen, 1875eko abuztuaren 28an, eta Jesusen Konpainiak San Jeronimon (Murztzia) zuen nobiziatuan sartu zen 1889an. Bere prestakuntza 1905ean osatu zuen, Madrilgo Unibertsitatean Zientzia Fisikoe-tako lizentziatura lortu zuenean. Hiru urte geroago, 1908an, apaiz egin zen. Urte horretan bertan parte hartze aktiboa izan zuen Espainiako ingeniari-eta eskola garrantzitsuenetako baten sorreran, ICAI (Instituto Católico de Artes e Industrias) izenekoan, hain zuzen ere.

ICAI burutu zuen irakaskuntza lanarekin batera, Pérez del Pulgar aitak zientziaren hedapenerako lan garrantzitsua egin zuen, Iberia eta Anales izeneko aldizkari espezializatu- eta orrien bitartez, batez ere. Artikulu horietan nazio mailako sare elektrikoa eratzearen alde agertu zen, bai eta trenbideak elektrifikatzearen alde ere. Gai horren inguruan azvimarratu egin behar da bere Curso fundamental de tracción eléctrica izenekoak.

1931ko urriaren 15ean jesuitak kanporatzeko eman zen Dekretuaren ondoren, Pérez del Pulgar aitak ICAIko irakaskuntza lanarekin jarraitu zuen Liejatik (Belgika), baina sarritan joaten zen Espainiara. Horrela, Gerra Zibila hasi zenean Madrilen zegoen. Zailtasun handien ondorioz, Errepublikako gobernuarekin leiala zen gunetik irteera lortu zuen eta Belgikara itzuli zen. Handik denbora gutxira herrialde hori utzi eta gune Nazional izenekora igaro zen, 1937an. Une horretatik aurrera gobernu errebeldearen esku jarri zen erabat. Propagandarako hainbat lanetan hartu zuen parte, besteak beste Vatikanoren aurrera bidalitako misio batean, Francoren erregimenaren nazioarteko onarpenera lortzeko. 1938ko azaroaren 4an Patronato Central para la redención de las penas por el trabajo izenekoaren mahaikide izendatu zuten.<sup>63</sup> Bera izan zen, hain zuzen ere, erakunde horren bultzatzaile nagusia, eta bertan lan handia egin zuen, diabetes gaitzak jota, 1939ko azaroaren 28an, Madrilen hil zen arte.

Patronato de redención de penas por el trabajo izenekoak sortu aurretik, 1937ko maiatzaren 28ko 281 zenbakiko Dekretuak al-

instrumento para la humillación de los vencidos en el conflicto fratricida y la perpetuación de su castigo.

Es de señalar la gran vinculación del inspirador de este sistema represor, el padre Pérez del Pulgar, con el mundo de la ingeniería en general y con el ferrocarril en particular. Natural de Madrid, donde vino al mundo el 28 de agosto de 1875, ingresó en el Noviciado de la Compañía de Jesús de San Jerónimo (Murcia), en el año 1889. Su formación religiosa se completó en 1905 con la licenciatura de Ciencias Físicas en la universidad de Madrid, mientras que tres años más tarde, en 1908, fue definitivamente ordenado sacerdote. Ese mismo año participó activamente en la fundación de una de las principales escuelas de ingeniería españolas, el ICAI (Instituto Católico de Artes e Industrias).

Junto a su labor docente en el ICAI, el padre Pérez del Pulgar realizó un importante trabajo de divulgación científica, principalmente a través de las páginas de las revistas especializadas *Iberia* y *Anales*. En ellas defendió la creación de una red eléctrica nacional así como la electrificación de los ferrocarriles, aspecto en el que destacó su *Curso fundamental de tracción eléctrica*.

Tras la expulsión de los jesuitas decretada el 15 de octubre de 1931, el padre Pérez del Pulgar continuó con la labor docente del ICAI desde Lieja (Bélgica), aunque frecuentemente viajaba a España, sorprendiéndole en Madrid el estallido de la guerra civil. No sin dificultades consiguió salir de la zona leal al gobierno de la República, trasladándose a Bélgica. Poco después abandonó este país para dirigirse a la denominada zona Nacional en mayo de 1937. Desde entonces se puso al entero servicio del gobierno rebelde, participando en diversas acciones propagandísticas así como en una misión ante el Vaticano con el objetivo de lograr el reconocimiento internacional del régimen de Franco. El 4 de noviembre de 1938 fue nombrado vocal del Patronato Central para la redención de las penas por el trabajo,<sup>63</sup> institución de la que había sido indiscutible inspirador y en la que desplegó una activa gestión hasta que, enfermo de diabetes, falleció en Madrid el 28 de noviembre de 1939.

Previo a la creación del Patronato de redención de penas por el trabajo, el Decreto 281 de 28 de mayo de 1937 había proclamado «el derecho al trabajo de los presos por delitos no comunes, como pe-

<sup>63</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1938, 2.310. or.

<sup>63</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 2.310.

darrikatu zuen «delitu ez komunak zituzten presoek lan egiteko zuten eskubidea, peoi gisa edo bestelako lanetan, haien adina, lanerako prestakuntza eta portaera ona kontuan izanik». Kontrartistek eta lantegiek eskulan hori erabiltzen zuten, eta langile horiei zegokien soldata osoa Jefatura del Servicio Nacional de Prisiones izenekoari ordaintzen zioten. Soldata horretatik 1,50 pezeta kentzen ziren, preso mantentzeagatik. Halaber, hasiera batean berrogeita hamar zentimo ematen zitzaion presoari bere gastuetarako, eta beste bi pezeta emaztearentzat eta pezeta bat hamabost urtetik beherako seme-alaba bakoitzarengatik, baldin eta inguruko langileen batezbesteko soldata gaingiditzen ez bazen. Horren ondorengo soberakina Estatuko Ogasunean sartzen zen.<sup>64</sup> Aipatutako dekretu horren arabera, ordutegitik kanpoko lanorduei zegokien dirua preso familiariei ematen zitzaion oso-osorik, euren kargura familiarik ez zuten preso kasuan izan ezik. Kasu horietan, diru hori atxilotuari ematen zitzaion zuzenean. Lan egindako egun bakoitzarengatik atxilotuak egun batean murrizten zuten Errepublikan demokratikoki ezarritako legea defendatzeagatik delituagatik ezarritako kondena.

Lanaren bitartez zigorrak murrizteko sistemak “duten jarrera ona dela eta hala merezi duten ohiko delituengatik zigortutako atxilotuak ere sartzeko” aukera aurreikusten bazuen ere,<sup>65</sup> sistemaren helburu nagusia preso politikoen errepresioa zen, inolako zalantzarik gabe, eta askatasunik gabe egoteaz eta hutsaren pareko soldataren truke oso lan gogorrek egitera behartzeaz gain, eurak erabiliz propaganda politikorako kanpaina indartsu eta umiliagarria burutzen zen «en la ingente labor de arrancar de los presos y de sus familiares el veneno de las ideas de odio y antipatria, sustituyéndolas por la de amor mutuo y solidaridad estrecha entre los españoles».<sup>65</sup> Patronatuak, Batzar Nagusien bitartez, atxilotuek irabazitako dirua jasotzeko eskubidea zuten senideei ematen zitzaiena kontrolatzen zuten, hau da, elizaz ezkondata zeudenei eta legezko seme-alabei ematen zitzaiena. Senide horiengan ere etengabeko presioa egiten zen, Patronatuaren eraketarako dekretuan argi eta garbi adierazten zenez, lehentasunetako bat «promover en lo posible la educación de los

ones o en otras clases de empleos o labores, en atención a su edad, a su eficacia profesional y a su buen comportamiento». Los contratistas e industrias que empleaban esta clase de mano de obra debían abonar a la Jefatura del Servicio Nacional de Prisiones el salario íntegro que por su trabajo correspondería pagar al recluso, tal y como si se tratara de un obrero libre, del cual se detraía, 1,50 pesetas en concepto de manutención del preso. Asimismo, en principio se le asignaban cincuenta céntimos para sus gastos, al tiempo que se concedían dos pesetas para su mujer y una peseta más por cada hijo menor de quince años, siempre que no se superase el jornal medio de los braceros del lugar, ingresándose el remanente resultante en la Hacienda estatal.<sup>64</sup> Según el citado decreto, el importe de las horas extras se destinaba íntegramente a las familias de los presos, salvo en el caso en que éstos no tuvieran ningún familiar a su cargo, en cuyo caso las cantidades producidas por este concepto serían percibidas directamente por el recluso. Por cada día trabajado el reo lograba la reducción de un día de la pena a la que había sido condenado por el delito de defender la legalidad democráticamente establecida en la República.

Aunque el sistema de redención de penas por el trabajo admitía la posibilidad de acoger también a «aquellos reos condenados por delitos comunes que por su excelente conducta lo merezcan»,<sup>65</sup> el objetivo evidente del sistema era la represión de los presos políticos, a los que no sólo se les privaba de libertad y obligaba a realizar penosos trabajos a cambio de un miserable jornal, sino que además se desplegaba sobre ellos una intensa y humillante campaña de propaganda política «en la ingente labor de arrancar de los presos y de sus familiares el veneno de las ideas de odio y antipatria, sustituyéndolas por la de amor mutuo y solidaridad estrecha entre los españoles».<sup>66</sup> El Patronato, a través de sus Juntas Centrales, controlaba la entrega de los haberes a los familiares que tenían derecho a la percepción del subsidio de los reclusos, es decir, aquellos que estaban legítimamente casados y los hijos que tuvieran la calidad de legítimos o naturales reconocidos, sobre los que también se ejercía una presión constante ya que como claramente señalaba el decreto de constitución del Patronato, una de sus prioridades era la de «promover en lo posible la educación de

<sup>64</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1938, 1.742. or. Dekretua eman zen garaian batezbesteko soldata 14 pezeta ingurukoa zen, eta, ondorioz, kopuru horretara heltzeko, langileak hamar seme-alaba izan behar zituzten bere esanetara. Ohiko egoera ez zen, noski, hori, eta, ondorioz, sistemaren onuradun nagusia Estatuko Ogasuna zen.

<sup>65</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1938, 1.744. or. Izan ere, oso gutxi ziren gartzelan jarraitzen zuten presoak, 1939ko irailaren 23an, aske utzi baitziren erregimenarekin bat zetozela erakusten zuten preso guztiak, euren delitua bat edo beste izanik ere.

<sup>66</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1938, 1.742. or.

<sup>64</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.742. En el momento de promulgación del Decreto, el jornal medio era de unas 14 pesetas, por lo que, para alcanzar esta cantidad, el trabajador debía tener diez hijos a su cargo. Como esto no era, ni mucho menos, lo habitual, el principal beneficiario del sistema resultaba ser la Hacienda estatal.

<sup>65</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.744. De hecho, pocos presos comunes quedaban en prisión, ya que el 23 de septiembre de 1939 se decretó la salida de prisión de todos aquellos que pudieran demostrar su afección al Régimen, fuera cual fuera su delito.

<sup>66</sup> Boletín Oficial del Estado, 1938, p. 1.742.

hijos de los reclusos en el respeto a la Ley de Dios y en el amor a la Patria» baitzen.

Patronato Central de redención de las penas por el trabajo ize-nekoa, erregimenak errepresio sistemari eusteko erabili izan zuen tresna baliagarrietakoa izan zen. Ez dugu ahaztu behar behin gerra amaitu ondoren herrialdea ia erabat suntsiturik zegoela, eta, larriagoa zena, suntsiturik zegoena eraikitzeko behar zen eskulanaren zati handia gerran hilda, erbesteraturik edo presondegietan eta kontzentrazio esparruetan zegoela. Presondegi eta kontzentrazio esparru horiek kostu handia zuten, bai presoan mantentzeko zegoekionez (jaten eman, jantzi, etab.) bai eta zainketa eta errepresio aparatuari zegoekionez ere (presondegietak funtzionarioak, guardia zibila, etab.), eta Espainiaren finantza kaltetuak ezin zion horri guztiari aurre egin. Lanaren bitartez zigorrak murrizteko sistema antolatzeak, bestela kartzelatan eta kontzentrazio esparruetan ezer egin gabe egongo zen eskulana erabiltzeko aukera eman zuen, eta, halaber, haien soldatei esker Estatuko Ogasunak diru iturri polita izan zuen. Horrela, errepresio sistemaren makinariari eusteko behar ziren baliabide ekonomikoak lortzen ziren, eta, gainera, oso egoera txarrean zeuden Estatuaren finantzak loditzeko adina ere ematen zuen.

Atxilotu gehienek ez zuten lanagatik zigorrak murrizteko programan sartzea baino beste aukerarik izan, ez bakarrik lor zezaketen zigor murrizpenagatik, bai eta hori zelako euren familiak aurrera ateratzeko modu bakarra, modu hori oso urria bazen ere. Horrela, lan egiteko orduan benetako eragingarria zen ordutegitik kanpoko ordu guztiak, teoriarik bederen, familiari edo atxilotuei ematea oso-osorik. Modu horretan, kontratistek eskulan kualifikatua lortzen zuten, inolako gatazkarik sortzen ez zuena, eta ordutegitik kanpo lan egiteko prest zegoena, eta eskulan horren kostua, orokorrean, langile askeena baino askoz ere txikiagoa zen, haiek, gehienetan, ofizialki ezarritakoak baino soldata altuagoak jasotzen baitzituzten.

Lanagatik zigorrak murrizteko sistemak enpresa eta herri lan askori eman zion esklabotasunaren antzeko eskulana. Ezagunena, inolako zalantzarik gabe, diktadoreari Valle de los Caídos izenekoan egindako mausoleoa izan zen. Askok izan ziren preso errepublikarren lanari esker eraikitako lan hidraulikoak, diktadoreak horrenbesteko atseginez inauguratzen zituen urtegiak, hain zuzen ere. Preso errepublikarrak erabili ziren, baita ere, gerran suntsitutako zenbait herri berreraikitzeko, Belchite, Eibar, Gernika eta Zornotza, besteak beste. Gauza bera gertatu zen trenbideen eraikun-

los hijos de los reclusos en el respeto a la Ley de Dios y en el amor a la Patria».

El Patronato Central de redención de las penas por el trabajo se convirtió en uno de los más eficaces instrumentos del régimen para mantener su sistema represivo. No hay que olvidar que, finalizada la guerra, el país se encontraba prácticamente destrozado y, lo que es más grave, gran parte de la mano de obra necesaria para la reconstrucción había muerto en la contienda, se había exiliado o estaba recluida en prisiones y campos de concentración cuyo coste, tanto en lo que se refiere al mantenimiento de los presos (alimentación, vestuario, etc.), como en lo que respecta al aparato de vigilancia y represión (funcionarios de prisiones, guardia civil, etc.), resultaba insostenible para las depauperadas finanzas españolas. La organización del sistema de redención de penas por el trabajo permitió disponer de una mano de obra que en caso contrario habría permanecido ociosa en cárceles y campos de concentración, al tiempo que con los jugosos excedentes que producían sus jornales, y que eran ingresados en la Hacienda estatal, generaban los recursos económicos necesarios para financiar la maquinaria represiva e incluso aportaban lucrativos excedentes a las arruinadas arcas del Estado.

La gran mayoría de los presos no tuvieron más remedio que aceptar su integración en el programa de redención de penas por el trabajo, no solo por la reducción de condena que podían obtener, sino, principalmente, por que éste era el único modo de poder sustentar, aunque fuera de modo miserable, a sus familias. En este sentido, resultaba un verdadero aliciente al trabajo el hecho de que el importe de las horas extras, al menos en teoría, se destinaba íntegramente a sus familias o al propio recluso. Los contratistas podían así contar con una mano de obra cualificada, en absoluto conflictiva y muy bien dispuesta a la realización de horas extraordinarias, cuyo coste salarial era, por lo general, notablemente inferior al de los trabajadores libres, los cuales solían percibir normalmente jornales más elevados que los oficialmente establecidos.

El sistema de redención de penas por el trabajo aportó su valiosa mano de obra esclava a numerosas empresas y obras públicas, siendo, sin lugar a dudas, la más conocida, la construcción del mausoleo del dictador en el Valle de los Caídos. Fueron abundantes las obras hidráulicas, los pantanos que tanto gustaba inaugurar al Caudillo, levantados gracias al esfuerzo de los presos republicanos, utilizados también en la reconstrucción de pueblos destruidos en la contienda como Belchite, Eibar, Guernica y Amorebieta o en la construcción de líneas férreas como el Madrid-Burgos, el Santan-

tzarekin, Madril-Burgos, Santander-Mediterranea, Zamora eta Coruña artekoa eta Sukarrieta eta Bermeo artekoa, besteak beste. Gai honi buruzko informazio gehiago lortzeko, oso gomendagarriak dira Isaías Lafuentek idatzitako *Esclavos por la patria* eta Gonzalo Acosta Bono et al.-ek idatzitako *El canal de los presos*. Lan horietan zehatz mehatz azaltzen da lanagatik zigorrak murrizteko sistemaren funtzionamendua.

## ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEKO PRESOK

Presoek eta atxilotutakoek egin behar izandako eskulanak bi garaitan hartu zuen parte Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen eraikuntzan. Lehenbizikoa Gernika armada errebeldearen esku erori eta berehala, eta prozesu horrek 1945eraino iraun zuen; eta bigarrena Bermeoko preso destakamendua 1953ko urtarrilaren 21ean sortu zenetik 1958ko maiatzaren 30ean behin betiko desegin zen arte. Lehen garaian preso gehienak errepublikanoak, gudariak, milizianoak eta soldaduak ziren, eta bigarren garaiko gehienak ohiko delituengatik zigortutako presoak ziren.

Trenbidea armada errebeldearen esku zegoela, preso errepublikarrez osatutako batailoiak aritu ziren lanean linearen berreraikuntzan, batez ere 1937ko apirilaren 26an Condor Legioak burututako bonbardaketaren ondoren erabat suntsiturik geratu ziren Gernikako geltokiko instalazioetan. Ondoren, Dirección General de Regiones Devastadas izenekoaren menpe zegoen derrigorrezko lana erabili zen, baita ere, berrogeiko hamarkadan trenbidea berriro zuzentzeko lanetan.

Gernikaren berreraikuntza Dirección General de Regiones Devastadas<sup>67</sup> izenekoak burutu zuen, hasiera batean derrigorrezko langilez osaturiko batailoien eskulana erabiliz, eta ondoren, 1942an 182 preso zituen Soldadu Langileen Destakamendua ezarriz. Urtebete geroago preso horien kopurua 250ekoa zen, eta 1944an 97 preso eta ehun langile libre inguruk osatzen zuten destakamendua.<sup>68</sup> Langile horietako gehienak «libertoak» ziren, hau da, erbestera zigortutako preso ohiak; euren lurraldera ezin zirenez itzuli, preso egondako lanpostuetan lanean jarraitzea erabaki zuten gizonak, hain zuzen ere. Gernika berreraiki-

der-Mediterráneo, el de Zamora a La Coruña y el de Pedernales a Bermeo. Para ampliar la información sobre este tema son absolutamente recomendables las obras *Esclavos por la patria* de Isaías Lafuente, y *El canal de los presos*, de Gonzalo Acosta Bono et al., en los que se detalla el funcionamiento del sistema de redención de penas por el trabajo.

## LOS PRESOS DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO

La mano de obra de presos y penados interviene en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo en dos etapas diferenciadas, la primera, inmediatamente después de la caída de Guernica en manos del ejército rebelde, la cual se prolongaría hasta el año 1945, y la segunda, desde la creación del destacamento penitenciario de Bermeo el 21 de enero de 1953, hasta su definitiva disolución el 30 de mayo de 1958. En la primera etapa, la inmensa mayoría de los penados eran represaliados republicanos, gudarís, milicianos y soldados, mientras que en la segunda eran principalmente presos condenados por delitos comunes.

Una vez el ferrocarril en manos del ejército rebelde, batallones de prisioneros republicanos participaron en las obras de reconstrucción de la línea, principalmente en lo relativo a las instalaciones de la estación de Guernica, totalmente destruidas tras el bombardeo al que sometió a la población la Legión Cóndor el 26 de abril de 1937. Posteriormente, también se recurrió a los trabajadores forzados dependientes de la Dirección General de Regiones Devastadas en las obras de renovación de vía realizadas durante los años cuarenta.

La reconstrucción de Guernica fue acometida por la Dirección General de Regiones Devastadas,<sup>67</sup> recurriendo en un principio a la mano de obra de batallones de trabajadores forzados y posteriormente mediante el establecimiento de un Destacamento de Soldados Trabajadores que en el año 1942 contaba con 182 presos. Un año más tarde la cifra se elevaba a 250 penados, mientras que en 1944 su número se había reducido a 97 reos y un centenar de obreros libres,<sup>68</sup> en su inmensa mayoría «libertos», es decir, antiguos presos que al ser condenados a destierro y no poder por tanto regresar a su tierra natal, optaron por continuar trabajando en sus antiguos puestos. A medida que finalizaban las obras de construc-

<sup>67</sup> 1938ko martxoaren 25eko Estatuko Aldizkari Ofizialean argitaratutako Dekretuz ezarritako Erakundea.

<sup>68</sup> Justizia Ministerioa, Presondegiatiko Zuzendaritza Nagusia, 1944ko txostena, 97. or.

<sup>67</sup> Organismo establecido mediante Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado el 25 de marzo de 1938.

<sup>68</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1944, p. 97.

tzeko lanak amaitzen zihoazen heinean, soldadu langileen batailoiaren jarduera murrizten joan zen, eta 1945ean desegin egin zen.<sup>69</sup> Hala ere, bertan zeuden 45 preso Zornotzara bidali zituzten, eta bertan jarraitu zuten lanean, Dirección General de Regiones Devastadas izeneko herri horretan burutzen ari zen lanetan jarraitzeko.<sup>70</sup>

Libertoak printzipioz langile libreak baziren ere, neurri handian, oraindik langileen destakamenduen diziiplina militarren menpe jarraitzen zuten, beti edozein salaketak euren baldintzapeko askatasuna apur zezakeen mehatxupean. Haietako askok, etxerik ez zuten, behin behineko bizilekua, Tiloen kalean, Agustinoen ikastetxe izandakoan, zegoen presondegian bertan izan zuten. Eskualdeko biztanleek, gehienetan, ez zituzten bereizten presoak eta «libertoak».

Gernikaren berreraikuntza amaitu ondoren, «libertoek» lanean jarraitu zuten eskualdean burututako hainbat lanetan, haietako askok Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidearen luzapenean. Honako hau da haietako batzuen historia:



ANTONIO JIMÉNEZ NAVARRO MILIZIANO ERREPUBLIKARRA LANEAN ARITU IZAN ZEN, PRESO GISA HASIERAN ETA LIBERTO MODUAN GERO, ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAREN LANETAN. EDORTA JIMENEZEN ARTXIBATEGIA.  
EL MILICIANO REPUBLICANO ANTONIO JIMÉNEZ NAVARRO, TRABAJO, PRIMERO COMO PRESO Y POSTERIORMENTE COMO LIBERTO, EN LAS OBRAS DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO. ARCHIVO EDORTA JIMÉNEZ.

ción de Guernica, se redujo la actividad del batallón de soldados trabajadores, que quedó disuelto en 1945,<sup>69</sup> aunque 45 de sus presos fueron remitidos a Amorebieta donde continuaron trabajando en las obras que desarrollaba en esta localidad la Dirección General de Regiones Devastadas.<sup>70</sup>

Aunque los libertos eran en principio trabajadores libres, continuaron en gran medida sujetos a la disciplina militar de los destacamentos de trabajadores de los que seguían formando parte, siempre bajo la amenaza de que cualquier denuncia podría quebrar su régimen de libertad condicional. Muchos de ellos, al no disponer de un domicilio, establecieron su residencia provisional en las propias dependencias del centro de reclusión, situado en la calle de los Tilos, en el antiguo colegio de los Agustinos. Incluso los habitantes de la comarca difícilmente distinguían entre penados y «libertos».

Finalizada la reconstrucción de Guernica, los «libertos» continuaron trabajando en diversas obras realizadas en la comarca, participando muchos de ellos en la construcción de la prolongación del ferrocarril entre Pedernales y Bermeo. Esta es la historia de algunos de ellos:

**Antonio Jiménez Navarro**, alias Remolín, natural de Villagordo (Jaén), hijo de Antonio y María, soltero, 23 años, campesino, sentenciado en Consejo de Guerra en Córdoba, a 20 años por el delito de Rebelión Militar.

Ingresó en la prisión provincial de Córdoba el 25 de agosto de 1939, siendo trasladado a la de Vitoria el 10 de mayo de 1940. Un año más tarde, el 16 de mayo de 1941 fue enviado a la prisión provincial de Bilbao (cárcel de Larrinaga), aunque ante la saturación de presos de esta dependencia fue recluido en el centro penitenciario que había sido establecido en la fábrica de la Tabacalera.

El 3 de noviembre de 1941 se decretó su traslado a Madrid, con el fin de cubrir bajas en los destacamentos penales de Brunete, Miraflores de la Sierra y Colmenar Viejo, el primero de ellos destinado a la reconstrucción de esta población y los otros dos a las obras del ferrocarril directo de Madrid a Burgos. Sin embargo este traslado no llegó a materializarse al ser internado dos días más tarde en una celda de corrección, al protagonizar un altercado en el que agre-

<sup>69</sup> Regiones Devastadas erakundeak Gernikako Udalarí eman zizkion egindako lan guztiak 1947ko otsailaren 27an. Ikus José Ángel Etxaniz Ortúñez, *Presos políticos, mano de obra barata. El hospital penitenciario y el batallón de trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo*, 112-117. OTT.

<sup>70</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1944ko txostena, 97. or.

<sup>69</sup> Regiones Devastadas entregó al Ayuntamiento de Guernica la totalidad de las obras realizadas el 27 de febrero de 1947. Ver José Ángel Etxaniz Ortúñez, en *Presos políticos, mano de obra barata. El hospital penitenciario y el batallón de trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo*, pp. 112-117.

<sup>70</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1944, p. 97.

**Antonio Jiménez Navarro**, Remolín ezizenekoa, Villagordon (Jaen) jaioa, Antonioren eta Mariaren semea, ezkongabea, 23 urte, nekazaria, Kordoban burututako Gerra Kontseiluan 20 urtera zigor-tua, Altxamendu Militarreko delituarengatik.

Kordobako probintziako presondegian sartu zuten 1939ko abuztuaren 25ean, eta Gasteizkora eramán zuten 1940ko maiatzaren 10ean. Urtebete geroago, 1941eko maiatzaren 16an Bilboko probintziako presondegira (Larrinagako kartzelara) eramán zuten, baina egoitza horretan preso gehiegi zegoenez, Tabacaleraren lantegian eraturako presondegira eramán zuten.

1941ean Madrilerá eramatea agindu zuten, Bruneteko, Miraflores de la Sierrako eta Colmenar Viejoko preso destakamenduetan gertatutako bajak zirela eta. Destakamendu horietako lehenbizikoa herri bera berreraikitzeke lanetan aritzen zen, eta beste biak Madril eta Burgos arteko trenbide zuzena eraikitzeke lanetan. Hala ere, traslado hori ez zen burutu, bi egun geroago zigor ziega batean sartu baitzuten, iskanbila batean beste preso bat jo zuelako. Iskanbila gosarian gertatu zen, erasoá jaso zuten presoá mahaiko kaboá zen, eta kopetan hiru zentimetroko zauria izan zuten. Beharbada ekintza hori trasladoá gerta ez zedin egingo zuten, nahita.

1942ko apirilaren 2an behin betiko epaia eman zen, eta bertan, Antonio Jiménez Navarrok hamabi urte eta egun bateko zigorra jaso zuten. Egun batzuk geroago, apirilaren 11n, Bilboko probintziako presondegiari berriro ere errekerimendua egin zitzaion, preso hori Madrilerá eramateko. Apirilaren 21ean presondegiko arduradunek adierazi zuten trasladoá burutzea ezinezkoa izan zela, kartzelan ez zelako aurkeztu presoá eramán behar zuten taldea.

1942ko urriaren 31n Antonio Jiménez Navarro baldintzapeko askatasun espedienteá tramitatzeke 2. eta 3. garaira igaro zen, 1942ko urriaren 16ko Legean sartu baitzen, bere “jarrera ezin hobea” zela eta.

1943ko otsailaren 22tik aurrera, Antonio Jiménez Navarro, Bilboko probintziako presondegitik lanean aritzen ziren langile batailoien barruan sartu zuten.

1943ko maiatzaren 21ean, baldintzapeko askatasun espedientearen tramitazioarekin hasteko asmoz, Bilboko probintziako presondegiak txostenak eskatu zizkion Villagordoko udalari, falangearen delegazioari eta guardia zibilari. Hiru erakunde horiek adierazi baitzuten Antonio Jiménez Navarro «con frecuencia sería increpado

dió a otro preso, en funciones de cabo de mesa, durante el desayuno, abriéndole una brecha de tres centímetros en la frente. Es posible que esta acción estuviera encaminada precisamente a impedir este traslado.

El 2 de abril de 1942 se dictó la sentencia definitiva, por la que se condenaba a Antonio Jiménez Navarro a una pena de doce años y un día. Pocos días más tarde, en concreto el 11 de abril, la prisión provincial de Bilbao fue nuevamente requerida para el traslado del reo a Madrid, a lo que sus responsables alegaron el 21 del mismo mes que éste no se ha efectuado al no haberse presentado en la cárcel la fuerza conductora.

El 31 de octubre de 1942 Antonio Jiménez Navarro pasó al 2º y 3º periodo de tramitación del expediente de libertad condicional, al estar comprendido en la Ley del 16 de octubre de 1942, en atención a su «conducta intachable».

Desde el 22 de febrero de 1943, Antonio Jiménez Navarro fue encuadrado en batallones de trabajadores que desarrollan su actividad desde la prisión provincial de Bilbao.

El 21 de mayo de 1943, con el fin de iniciar la tramitación del expediente de libertad condicional, la prisión provincial de Bilbao solicitó informes al ayuntamiento, delegación de falange y guardia civil de Villagordo, con resultados negativos, ya que las tres entidades coincidieron en señalar que Antonio Jiménez Navarro «con frecuencia sería increpado por el vecindario, al tratarse de un exaltado anarquista y de un sujeto peligroso para nuestro régimen».

A pesar de que un informe del médico de la prisión provincial de Bilbao del 14 de julio de 1943 certificaba que Antonio Jiménez Navarro padecía «insuficiencia mitral compensada y por tanto se considera inútil para el trabajo», el 1 de agosto del mismo año fue trasladado al destacamento penal de Guernica, a cargo de la Dirección General de Regiones Devastadas, trabajando a partir de esta fecha en las obras de reconstrucción de esta ciudad así como en las de renovación y mantenimiento del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales.

El 22 de diciembre de 1943 obtuvo la libertad condicional con destierro, por lo que ante la imposibilidad de regresar a su tierra natal debió optar por continuar trabajando por cuenta de las diversas empresas contratistas de las obras de reconstrucción de Guernica y del ferrocarril en su nueva condición de liberto, fijando su primera residencia en la calle de los Tilos de Guernica, pre-

por el vecindario, al tratarse de un exaltado anarquista y de un sujeto peligroso para nuestro régimen».

1943ko uztailaren 14an Bilboko probintziako presondegiko sendagileak emandako txosten batean esaten zen Antonio Jiménez Navarrok «insuficiencia mitral compensada y por tanto se considera inútil para el trabajo» zuela. Hala ere, urte bereko abuztuaren 1ean, Dirección General de Regiones Devastadas izenekoaren menpe zegoen Gernikako preso destakamendura eraman zuten, eta hortik aurrera Gernika berreraikitze lanetan eta Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidearen berriztatze eta mantentze lanetan aritu izan zen.

1943ko abenduaren 22an baldintzapeko askatasuna lortu zuen, desterruarekin, eta, ondorioz, bere lurraldera itzuli ezin izanenez, bertan lanean jarraitzea erabaki zuen, Gernika berreraikitze lanetan eta trenbidean, liberto egoera berrian. Bere lehenbiziko bizilekua Gernikako Tilos kalea izan zen, Agustinoen ikastetxe izandakoan zegoen presondegian. 1950eko maiatzaren 25ean behin betiko askatasuna lortu zuen.

**José Martos Justicia**, el Rallao ezizenekoa, 27 urtekoa, Huelman (Jaen) jaioa, nekazaria, ezkongabea. Jaenen burututako Gerra Kontseiluan 20 urteko zigorra jaso zuen, Altxamenduari laguntza ematearen delituarengatik.

Jaengo probintziako presondegitik igaro ondoren, 1941eko maiatzaren 23an Astorgakora eraman zuten, eta 1942ko azaroaren 7an Bilboko probintziako presondegira. Bertan Dirección General de Regiones Devastadas izenekoaren esku geratu zen.

1942ko abenduaren 20an Guardia Zibilak Gernikako preso destakamendura eraman zuen.

1943ko ekainaren 5ean baldintzapeko askatasun espedientea tramitatzeko 2. eta 3. garaira igaro zen.

1943ko ekainaren 17an baldintzapeko askatasuna lortu zuen, desterruarekin, eta, ondorioz, bere lurraldera itzuli ezin izanenez, bertan lanean jarraitzea erabaki zuen, Gernika berreraikitze lanetan eta trenbidean, liberto egoera berrian. Bere bizilekua Gernikako Erreterria auzoan ezarri zuen. 1949ko uztailaren 1ean behin betiko askatasuna lortu zuen. José Martos Justicia lan istripuz hil zen, Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidearen luzapen lanetan ari zela.

cisamente en el centro de reclusión del antiguo colegio de los Agustinos. El 25 de mayo de 1950 obtuvo su licenciamiento definitivo.

**José Martos Justicia**, alias el Rallao, de 27 años, natural de Huelma (Jaén), campesino, soltero, sentenciado en Consejo de Guerra en Jaén, a 20 años por el delito de Auxilio a la Rebelión.

Tras pasar por la prisión provincial de Jaén, fue trasladado el 23 de mayo de 1941 a la de Astorga, para pasar, el 7 de noviembre de 1942 a la prisión provincial de Bilbao quedando a disposición de la Dirección General de Regiones Devastadas.

El 20 de diciembre de 1942 fue trasladado por la Guardia Civil al destacamento penal de Guernica.

El 5 de junio de 1943 pasó al 2º y 3º periodo de tramitación del expediente de libertad condicional.

El 17 de junio de 1943 obtuvo la libertad condicional con destierro, por lo que ante la imposibilidad de regresar a su tierra natal debió optar por continuar trabajando a cuenta de las diversas empresas contratistas de las obras de reconstrucción de Guernica y del ferrocarril en su nueva condición de liberto, fijando su residencia en el barrio de Rentería de Guernica. El 1 de julio de 1949 obtuvo el indulto definitivo. José Martos Justicia falleció en accidente laboral durante las obras de construcción de la prolongación del ferrocarril entre Pedernales y Bermeo.

JOSÈ MARTOS JUSTICIA MILIZIANOAK,  
GERNIKAN DERRIGORREZKO LANAK  
HAINBAT URTEZ EGIN ONDOREN, LIBERTO  
GISA LANEAN ARITU ZEN TRENBIDEA  
BERMEORA LUZATZEKO LANETAN. LAN  
HORIE TAN HIL ZEN 1949AN. EDORTA  
JIMENEZEN ARTXIBATEGIA.  
EL MILICIANO JOSÉ MARTOS JUSTICIA,  
TRAS VARIOS AÑOS DE TRABAJOS FORZADOS  
EN GUERNICA PARTICIPÓ COMO LIBERTO  
EN LA PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL A  
BERMEO, EN CUYAS OBRAS FALLECIÓ EN  
1949. ARCHIVO EDORTA JIMÉNEZ.





**Manuel Miguel Pastor Escribano**, el Zurdo ezizenekoa, 1914ko irailean jaioa Loperan (Jaen), hargina. Jaenen burututako Gerra Kontseiluan bizitza osorako zigorra jaso zuen, Altxamenduarekin bat egite delituarengatik. Ondoren, zigor horren orde 30 urteko zigorra jaso zuen, Altxamenduari laguntza ematearen delituarengatik.

1939ko apirilaren 15ean Andujarko presondegian sartu zuten, eta ondoren Almadenokora eraman zuten, 1942ko uztailaren 16an.

1942ko azaroaren 6an Bilboko probintziako presondegira eraman zuten, Dirección General de Regiones Devastadas izenekoaren menpe lan egiteko, Gernikaren berreraikuntzan.

1944ko urtarrilaren 20an baldintzapeko askatasun espedientea tramitzeko 2. eta 3. garaira igaro zen.

1944ko apirilaren 18an baldintzapeko askatasuna lortu zuen, desterruarekin, eta, ondorioz, bere lurraldera itzuli ezin izan zenez, bertan lanean jarraitzea erabaki zuen, Gernika berreraikitzeke lanetan eta trenbidean, liberto egoera berrian. Bere lehenbiziko bizilekua Gernikako Tilos kalea izan zen, Agustinoen ikastetxe izandakoan zegoen presondegia, hain zuzen ere.



**Manuel Miguel Pastor Escribano**, alias el Zurdo, nacido en septiembre de 1914 en Lopera (Jaén), de profesión cantero, sentenciado en Consejo de Guerra en Jaén, a prisión perpetua por el delito de Adhesión a la Rebelión, pena posteriormente conmutada a 30 años por Auxilio a la Rebelión.

El 15 de abril de 1939 ingresó en la prisión de Andujar, siendo posteriormente trasladado a la de Almadén el 16 de julio de 1942.

El 6 de noviembre de 1942 fue trasladado a la prisión provincial de Bilbao, para trabajar al servicio de la Dirección General de Regiones Devastadas en la reconstrucción de Guernica.

El 20 de enero de 1944 pasó al 2º y 3º periodo de tramitación del expediente de libertad condicional.

El 18 de abril de 1944 obtuvo la libertad condicional con destierro, por lo que ante la imposibilidad de regresar a su tierra natal debió optar por continuar trabajando a cuenta de las diversas empresas contratistas de las obras de reconstrucción de Guernica y del ferrocarril en su nueva condición de liberto, fijando su residencia provisional en el propio centro de reclusión de la calle de los Tilos de Guernica.

MANUEL MIGUEL PASTOR  
ESCRIBANO IZAN ZEN LIBRE GERATU  
ONDOREN TRENBIDEA BERMEORA  
LUZATZEKO LANETAN ARITUTAKO  
BESTE PRESOETAKO BAT, EDORTA  
JIMENEZEN ARTXIBATEGIA. MANUEL  
MIGUEL PASTOR ESCRIBANO FUE  
OTRO DE LOS PRESOS POLÍTICOS  
QUE POSTERIORMENTE TRABAJÓ EN  
LAS OBRAS DE PROLONGACIÓN DEL  
FERROCARRIL A BERMEO. ARCHIVO  
EDORTA JIMÉNEZ.

**Miguel Martínez Márquez**, Arrieten (Malaga) jaioa, nekazaria. 1937ko uztailaren 1ean burututako Gerra Kontseiluan, hamasei urte zituela, 20 urteko kartzela zigorra ezarri zioten, Altxamenduarekin bat egite delituarengatik, eta Granadako probintziako presondegian sartu zuten.

1939ko maiatzaren 9an Astorgako presondegira eraman zuten.

**Miguel Martínez Márquez**, natural de Arriete (Málaga), agricultor, condenado en Consejo de Guerra celebrado el 1 de julio de 1937, a la edad de dieciséis años, a la pena de 20 años de reclusión por Rebelión, por lo que ingresó en la prisión provincial de Granada.

El 9 de mayo de 1939 se procedió a su traslado a la prisión de Astorga.

1942ko azaroaren 7an, José Martos Justiciarekin batera, Astorgako presondegitik Bilbokora eramán zuten, Dirección General de Regiones Devastadas izenekoaren esku uzteko. Horrela, Gernikaren berreraikuntzan hartu zuen parte.

1944ko otsailaren 27an baldintzapeko askatasuna lortu zuen, des-terruarekin, eta, ondorioz, bere lurraldera itzuli ezin izanenez, bertan lanean jarraitzea erabaki zuen, Gernika berreraikitzeko lanetan eta trenbidean, liberto egoera berrian. Bere bizilekua Gernikako Tilos kalea izan zen, presondegian bertan.



PRESOAK, GUARDIA ZIBIL BIKOTE BAT BEGIRA DUTELA, BERMEO INGURUKO TUNEL BATEN AHOAN LANEAN. EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA.

PREÇOS, BAJO LA ATENTA VIGILANCIA DE UNA PAREJA DE LA GUARDIA CIVIL, TRABAJANDO EN LA BOCA DE UN TÚNEL EN LAS PROXIMIDADES DE BERMEO. ARCHIVO EUSKO TREN.

El 7 de noviembre de 1942, fue trasladado, junto con José Martos Justicia, desde la prisión de Astorga a la de Bilbao, para quedar al servicio de la Dirección General de Regiones Devastadas, participando en la reconstrucción de Guernica.

El 27 de febrero de 1944 obtuvo la libertad condicional con destierro, por lo que ante la imposibilidad de regresar a su tierra natal optó por continuar trabajando a cuenta de las diversas empresas contratistas de las obras de reconstrucción de Guernica y del ferrocarril en su nueva condición de liberto, fijando su residencia de forma provisional en el propio centro de reclusión de la calle de los Tilos de Guernica.



MUNDAKAKO GOIALDEKO PASABIDETAKO LANAK. BERTAN ZENBAIT PRESO ETA ZAINTEZEN ARI DEN ARMATUTAKO GUARDIA ZIBIL BAT IKUSTEN DIRA. EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA.

OBROS DE CONSTRUCCIÓN DEL PASO SUPERIOR DE MUNDACA EN LA QUE SE OBSERVAN ALGUNOS PRESOS Y UN GUARDIA CIVIL ARMADO EN LABORES DE VIGILANCIA. ARCHIVO EUSKO TREN.

Miguel Martínez Márquez 1945eko abenduaren 19an hil zen, Portuondoko tunela zultzeko lanetan gertatutako istripuan, trenbidea Sukarrieta eta Bermeo artean luzatzeko lanetan.

Libertoak Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidearen luzapen lanetan aritzen baziren ere, eskulan urritasuna zegoen, eta, ondorioz, atzerapenak etengabeak ziren. Hori dela eta, kontratua zuen enpresak, Banús Hermanosek,<sup>71</sup> Instituciones Penitenciarias erakundeari Bermeon preso destakamendu bat ezartzea eskatu zion. Destakamenduaren jarduera 1953ko urtarrilaren 21ean hasi zen.<sup>72</sup>

Hasiera batean destakamenduan 20 preso zeuden, baina laster kopuruak gora egin zuen. 1953ko abenduan 43 preso zeuden bertan.<sup>73</sup> Badakigu urte horretan, gutxienez, bi ihesaldi gertatu zirela.<sup>74</sup>

Bermeoko preso destakamenduan, 1954an<sup>75</sup> izandako batezbesteko preso kopurua 66koa izan zen, eta horiek honako hau burutu zuten:

*Puntuako kaiaren muturra 20 metro luzatzea, 40.000 kiloko ziklope motako porlan blokek erabiliz. Trenbidean guztira 310 metro osatzen duten hiru tunel egiteaz gain bideko azken zatian falta ziren 500 metro egin dira ere.*<sup>75</sup>

1955ean, batezbeste Bermeoko destakamenduan lanean ari ziren hirurogei presoek lan handia egin zuten Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidea muntatzen, «bai eta basoari 30.000 metro kubiko kentzea, trenbiderako biltegiak eta geltokiak eta linea osoan bestelako lanak egiteko ere».<sup>77</sup> Urte horretako Presondegien Zuzendaritza Nagusiaren txostenean honako hau adierazten zen:

*Estatu buruak eta hainbat ministrok trenbidea zabaldu zuten ofizialki abuztuan. Hortik aurrera martxan dago normaltasunez. Hala eta guz-*

Miguel Martínez Márquez falleció el 19 de diciembre de 1945 en accidente laboral durante los trabajos de perforación del túnel de Portuondo, en las obras de prolongación del ferrocarril entre Pedernales y Bermeo.

A pesar de la participación de los libertos en las obras de prolongación del ferrocarril entre Pedernales y Bermeo, la escasez de mano de obra provocaba constantes retrasos en su ejecución. Por ello, la empresa contratista, Banús Hermanos,<sup>71</sup> solicitó a Instituciones Penitenciarias el establecimiento de un destacamento penal en Bermeo, el cual inició su actividad el 21 de enero de 1953.<sup>72</sup>

Inicialmente el destacamento contaba con un total de 20 penados, pero pronto se incrementó su número, alcanzando un total de 43 en diciembre de 1953.<sup>73</sup> Ese mismo año hay constancia de que se produjeron al menos dos evasiones.<sup>74</sup>

La media de penados en el destacamento penitenciario de Bermeo en 1954<sup>75</sup> fue de 66 personas que realizaron la:

*Prolongación del espigón del dique del puerto en 20 metros, empleando bloques de cemento ciclópeo de 40.000 kilogramos cada uno. En el ferrocarril se han construido 500 metros que faltaban del último trozo, después de haber llevado a cabo la perforación de tres túneles que suman en total 310 metros.*<sup>76</sup>

En 1955, los sesenta penados que de media trabajaron en el destacamento de Bermeo contribuyeron al montaje de la vía entre Pedernales y Bermeo, «así como al desmonte de 30.000 metros cúbicos de tierra para la construcción de almacenes y estaciones de ferrocarril y obras accesorias en toda la línea».<sup>77</sup> La memoria de la Dirección General de Prisiones del mismo año también señalaba:

*Oficialmente fue inaugurado el ferrocarril en el mes de agosto por el Jefe del Estado y varios Ministros, y se halla en pleno funcionamiento. No*

<sup>71</sup> Banús Hermanos enpresak esperientzia handia zuen bere lanetan presoak erabiltzeari zegokionez, 1940tik treneko zenbait lanetan erabiltzen baitzituen, bai eta Torrejón de Ardozen berreraikuntzan eta Valle de los Caídos izenekoaren eraikuntzan. Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1954ko txostena, 62-63. orr.

<sup>72</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1953ko txostena, 63. orr.

<sup>73</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1953ko txostena, 64-65. orr.

<sup>74</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1953ko txostena, 105. orr.

<sup>75</sup> Urte horretan ere ihesaldi bat gertatu zen. Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1954ko txostena, 127. orr.

<sup>76</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1954ko txostena, 59. orr.

<sup>77</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietakozuzendaritza Nagusia, 1955eko txostena, 53. orr.

<sup>71</sup> La empresa Banús Hermanos contaba con una amplia experiencia en la utilización de penados en sus obras, ya que desde 1940 los venía utilizando en diversas obras ferroviarias, en la reconstrucción de Torrejón de Ardoz y en el Valle de los Caídos. Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, pp. 62-63.

<sup>72</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 63.

<sup>73</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 64-65.

<sup>74</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, p. 105.

<sup>75</sup> Ese año también se registró una fuga. Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, p. 127.

<sup>76</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, p. 59.

<sup>77</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1955, p. 53.

*tiz ere lan osagarri batzuk falta dira behin betiko amaitzeko. Adibidez, zati batzuetan hormak eraikitzea.*

Izan ere, ondorengo urteetan Bermeoko destakamenduko presoek trenbidea sendotzeko eta hobetzeko lanetan jarraitu zuten. 1956an eusteko zenbait horma eraiki zituzten; haien batezbesteko altuera 2 metrokoa zen, eta luzera 800 metrokoa. Hainbat inausketa egin ziren, eta guztien bolumena 10.000 metro kubikoa izan zen. Sukarrietako harrobitik, berriz, 6.000 metro kubiko harri atera ziren.<sup>78</sup> Urtebete geroago destakamenduaren jarduera portuaren lanetan eta Sukarrietako harrobiaren ustiapenean zentratu zen, batez ere.

1958ko maiatzaren 30ean, destakamenduaren eraketa eragin zuten lanak, trenbidearen luzapena eta portuaren zabalkundea, amaituta zeudenez, egoitza hura ixtea erabaki zen, eta, ondorioz, oraindik ere bertan zeuden hogeita hamar presoak, La Unionen (Murcia) sortu berri zen destakamendura eta Mirasierran (Madrid) zegoenera eramán zituzten.<sup>79</sup>

Aurreko garaian ez bezala, Bermeoko destakamenduan aritu ziren preso gehienak ohiko delituengatik zigortutakoak ziren. Horien artean hainbat kasu aipagarri zeuden, armada nazional-ko goi mailako militar bat edo guardia zibil talde bat, besteak beste.

L.U.M. komandanteak hamabi urteko zigorra jaso zuen, Iruzur Militarrarengatik, eta 1955eko apirilaren 29an sartu zuten kartzelan. Urte bereko azaroaren 10ean Bermeoko destakamendura eramán zuten, eta bertan egon zen 1957ko irailaren 19an baldintzapeko askatasuna lortu zuen arte.

M.T.B., H.C.C., J.R.B., A.G.H., V.F.M. eta B.R.L. guardia zibilek lau urteko, bi hilabeteko eta egun bateko zigorra jaso zuten 1955eko ekainaren 5ean burututako Gerra Kontseiluan, kontsigna apurtzeagatik eta eroskeriagatik, zenbait materialen kontrabando kasu batean, errodamenduak eta automobilentzako ordezeko piezak, batez ere. Kontrabandoko material hori lantxatan eramaten zuten Baionatik Gernikako itsasadarrera. 1956ko irailaren 21ean Bermeoko destakamendura eramán zituzten, eta bertan aritu izan

*obstante, faltan algunas obras accesorias para quedar definitivamente terminado, como son la construcción de muros en varios tramos.*

En efecto, los años siguientes los presos del destacamento de Bermeo continuaron realizando obras de consolidación y mejora del ferrocarril. En 1956 se construyeron diversos muros de sostenimiento de una altura media de 2 metros y 800 de longitud, realizándose varios desmontes con un volumen de 10.000 metros cúbicos, mientras que en la cantera de Pedernales se extrajeron 6.000 metros cúbicos de piedra.<sup>78</sup> Un año más tarde la actividad del destacamento se centró preferentemente en las obras del puerto y en la explotación de la cantera de Pedernales.

El 30 de mayo de 1958, una vez que las obras que motivaron la creación del destacamento, la prolongación del ferrocarril y la ampliación del puerto, estaban concluidas, se decidió el cierre de esta dependencia, por lo que los treinta presos que todavía permanecían en este centro fueron trasladados a un destacamento de nueva creación en La Unión (Murcia) y al existente en Mirasierra (Madrid).<sup>79</sup>

A diferencia del periodo anterior, la mayor parte de los presos que desarrollaron su actividad en el destacamento de Bermeo, habían sido condenados por delitos comunes, encontrándose algunos casos llamativos como el un militar de alta graduación del ejército nacional, o un grupo de guardias civiles.

El comandante L.U.M. había sido condenado a doce años de reclusión por Fraude Militar, e ingresó en prisión el 29 de abril de 1955. El 10 de noviembre del mismo año fue trasladado al destacamento de Bermeo, donde permaneció hasta obtener la libertad condicional el 19 de septiembre de 1957.

Los Guardias Civiles M.T.B., H.C.C., J.R.B., A.G.H., V.F.M. y B.R.L. fueron condenados en Consejo de Guerra el 5 de junio de 1955 a cuatro años, dos meses y un día por quebrantamiento de consigna y cohecho, en un caso de contrabando de diversos materiales, principalmente rodamientos y recambios para automóviles, que se transportaban mediante lanchas desde Bayona a la ría de Guernica. El 21 de septiembre de 1956 fueron trasladados al destacamento de Bermeo donde trabajaron en las obras del puerto y

<sup>78</sup> Justizia Ministerioa, Presondegietako Zuzendaritza Nagusia, 1956ko txostena, 76. or.

<sup>79</sup> 1954an ezarritako Mirasierrako destakamenduak ere Banús Hermanos enpresarentzat egiten zuten lan, hain zuzen, Fuencarralen (Madrid), 2.000 txaletez osatutako auzoa eraikitzen.

<sup>78</sup> Ministerio de Justicia, Dirección General de Prisiones, Memoria de 1956, p. 76.

<sup>79</sup> El destacamento de Mirasierra, establecido en 1954, también trabajaba para la empresa Banús Hermanos, en concreto en la construcción en Fuencarral (Madrid), de un barrio de 2.000 chalets.

ziren lanean portuan eta trenbidean. 1958an baldintzapeko askatasuna lortu zuten, presondegia itxi zenean.

## **PRESO BATEN TESTIMONIOA SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAREN OBRATAN**

José Gutiérrez Tejerino jauna, «Peputxo», Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidearen eraikuntza lanetara heldu zen Carabanchelgo espetxean denbora laburra egin ondoren, 1953an, Espainia osotik etorritako beste berrogeita hamar presorekin batera. Preso haietako gehienak oso gazteak ziren, 18 eta 25 urte artekoak. José Gutiérrez jaunak garai hartan hogeita hiru urte zituen.



del ferrocarril hasta obtener la libertad condicional en 1958, coincidiendo con el desmantelamiento de este centro penitenciario.

## **EL TESTIMONIO DE UN PRESO EN LAS OBRAS DEL FERROCARRIL DE PEDERNALES A BERMEO**

D. José Gutiérrez Tejerino, «Peputxo», llegó a las obras construcción del ferrocarril de Pedernales a Bermeo, tras un breve paso por la cárcel de Carabanchel, el año 1953, formando parte de un grupo de otros cincuenta presos procedentes de toda España. La mayoría de ellos eran muy jóvenes, con edades comprendidas entre los 18 y 25 años. En concreto, D. José Gutiérrez contaba entonces con veintitrés años.

GAZTETAN, JOSÈ GUTÍEZ TEJERINO SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAREN LANETAN ARITU ZEN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
EN SU JUVENTUD, JOSÉ GUTÍEZ TEJERINO PARTICIPÓ EN LAS OBRAS DEL FERROCARRIL ENTRE PEDERNALES Y BERMEO. FOTO JUANJO OLAIZOLA.

José Gutiérrez jauna parte zen preso taldeak Banús Hermanos erai-kuntza enpresarentzat baino ez zuen lan egiten. Enpresa hori eza-gunagoa zen Eguzkiaren Kostaldean burututako higiezin jardue-rak zirela eta, batez ere, gaur egun ere sustatzaileen izenarekin ezagutzen den Puerto Banus turismo konplexuarengatik. Preso horien jarduera Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbide trazatuaren burutzapena eta Bermeoko portuko kai mutur berriaren eraikun-tza izan ziren. Horrez gain, enpresa berak Matxixako lurmuturre-an ustiatzen zuen harrobietatik harria eta hartxintarra ateratzen ere aritzen ziren. José Gutiérrez jaunak, batez ere, “matxoarekin” egi-ten zuen lan. “Matxoa” hamabi kilo inguruko mailua zen, harria matxakatzeko erabiltzen zena. Lan horrek trebezia eta esfortzu fi-siko handia eskatzen zuen.

Preso honen taldeko kide gehienak delitu txikidunak ziren, eta gehienetan polizia armatuak zaintzen zituen. Polizia armatu haiek obrako kapataz lanak ere egiten zituzten, eta askotan indarkeria fi-sikoa erabiltzen zuten atxilotuekin. Zigor larriagoak zituzten bes-te atxilotu batzuk guardia zibilak kontrolatzen zituen.

Atxilotuek egunero 12,50 pezetako soldata jasotzen zuten, eta ba-tzuetan, portaera ona izateagatik, beste lau pezeta jasotzen zituzten. Astelehenetik larunbatera egiten zuten lan, goizeko zortzietan hasi eta eguerdiko ordu batak arte, geratu barik. Bazkaltzeko denbora pixka bat geratu ondoren, lanean jarraitzen zuten arratsaldeko seiak edo zazpiak arte, baina sarritan laneguna gehiago luzatzen zen. Igandeetako jarduera nagusia, presoak bizi ziren barrakoietan ospatzen zen meza izaten zen. Argi dagoenez, presoak zirenez, ez zuten izaten paseorako ordurik, ezta senideen bisita jasotzeko au-kerarik ere.

Presoak, Mundaka eta Bermeo arteko mugan dagoen Korka ize-neko inguruan altxatutako zenbait barrakoitan bizi ziren, gaur egun Barna arrain irin lantegia dagoen lekuaren inguruetan. Egin beharreko lana oso gogorra zen, baina, José Gutiérrez jaunak adierazten duenez, gosarietako, bazkarietako eta afarietako jana-ria nahiko ona izaten zen, goseteen eta arrazionamenduan bizi zen Spainian garai hartan zegoen janariarekin alderatuz gero, behintzat.

Presoen artean mota guztietakoak zeuden, ohiko presoetatik pre-so politikoetaraino. Guztien artean, estraperlo delitu batengatik zigortutako txatarren negozioan aritzen zen eskuinaldeko enpre-sari bat eta intendentzia militarri iruzurra egiteagatik zigortu-tako armada nazionaleko komandante bat azpimarratu behar dira. Esan beharrik ere ez da, azken horrek jasotzen zuen tratua

El grupo de presos del que formaba parte D. José Gutiérrez trabajaba en exclusiva para la empresa constructora Banús Hermanos, más conocida por sus actividades inmobiliarias en la Costa del Sol, en concreto por el complejo turístico que en la actualidad sigue sien-do conocido por el nombre de sus promotores, Puerto Banús. La actividad de estos penados se desarrollo tanto en la ejecución del trazado ferroviario entre Pedernales y Bermeo como en la cons-trucción del nuevo rompeolas del puerto de Bermeo y la extrac-ción de piedra y grava en las canteras que esta empresa explotaba en el cabo Machichaco, materiales que posteriormente se emple-aban en ambas obras. En concreto, D. José Gutiérrez trabajó preferen-temente en el manejo del “macho”, maza de unos doce kilogra-mos de peso con la que machacaba la piedra, labor que exigía destreza y un gran desgaste físico.

El grupo en el que se integraba, formado por personas condena-das por delitos menores, era normalmente vigilado por miembros de la policía armada, los cuales ejercían la función de capataces de obra, empleando en numerosas ocasiones la violencia física para amedrentar a los reclusos. Otros reos, condenados a penas más ele-vadas eran controlados por la guardia civil.

Los penados recibían un jornal diario de 12,50 pesetas que en al-gunos casos se veía complementado con una prima por buen com-portamiento de otras cuatro pesetas. La jornada laboral, de lunes a sábados, se iniciaba a las ocho de la mañana, trabajando interrum-pidamente hasta el mediodía. Tras una breve parada para comer, se reemprendía la faena hasta las seis o las siete de la tarde, aunque en ocasiones la jornada podía prolongarse aun más. Los domingos la única actividad era la celebración de un oficio religioso en los pro-pios barracones en los que se alojaban los presos. Evidentemente, y dado que se trataba de reclusos, no podían disfrutar de horas de paseo o siquiera de la visita de los familiares.

Los presos se alojaban en varios barracones establecidos en el paraje denominado Corca, situado en el límite entre Mundaca y Bermeo, en las inmediaciones de la actual fábrica de harinas de pescado de Barna. El trabajo a realizar era muy duro, pero según señala D. José Gutiérrez, la alimentación, que incluía desayuno, comida y cena, era ra-zonablemente buena, al menos si se compara con lo que era habi-tual en una España asolada por las hambrunas y el racionamiento.

Entre los reos había personas de todo tipo, desde presos comunes hasta políticos. Entre todos destacaban un industrial de la margen derecha, dedicado al negocio de chatarras, condenado por algún delito de estraperlo, y un comandante del ejército nacional, impli-

gainerako presoek jasotzen zutena baino askoz ere erosoagoa zela.

Atxilotuek ez zuten ia baliabide teknikorik euren lana aurrera eramateko, eta egindako lan gehiena eskulana izaten zen. Materialak eta hondakinak eramateko trenbide eramangarrien gainean zihozazen bagoneta txikiak zituzten, eta sarritan lanegun osoa somara egin behar zuten lan, preso bakoitzak lau bagoneta bete arte. Lanerako jantziak enpresak ematen zituen, armada errepublikarrari kendutako uniformeak eta oinetakoak.

José Gutiérrez jaunak gogoratzen du trenbidearen lanetara heldu eta denbora gutxira istripu larria gertatu zela Lamiarango badiako bidezubia egiteko lanetan, enkofratuaren zati bat erori egin baitzen. Istripu hartan langile bat hil zen.

José Gutiérrez jaunak derrigorrezko lanetan urte bete aritzeko zigorra jaso zuen, eta zigorra amaitu zenean, Banus Hermanos enpresarentzat jarraitu zuen lanean, langile libre gisa, beste hiru edo lau urtez. Ondoren, madrildar hori marinel egin zen, eta arrasteko arrantzara joaten ziren baxurako arrantzan aritu zen. Gaur egun, noizean behin Bermeotik Gernikara trenez bidaiatzen duenean, harrotasunez gogoratzen du berak ere parte hartu zuela trenbide horren eraikuntza lan gogorrean.

Finantzen eta eskulan faltaren arazoak konpondu ondoren, obrek erritmo egokia hartu zuten, baina, erabilitako baliabideak oso urriak zirenez, istripuak behin eta berriro errepikatzen ziren. Istripu horien artean liberto izandako Vicente Sánchez Mazarrón hil zuena azpimarratu behar da. Pertsona hori Lamiarango bidezubiko enkofratua erori zenean hil zen, 1953ko ekainaren 30ean.<sup>80</sup> Hala ere, kontratistak ezin izan zuen bete adjudikazioaren kontratuko seigarren artikuluan aurreikusitako hogeita bost hilabeteko epea, eta, ondorioz, 1955eko abuztuaren 16an linea inauguratu zen, Franco Jenerala bertan zela. Diktadorea Azor yatean heldu zen Bermeora. Lehenbizi Marinaren Institutu Sozialeko anbulatorioaren irekiera ekitaldiaren buru izan ondoren, diktadorea eta haren sekitoa tren geltokira abiatu ziren, *El Correo Español* egunkariak abuztuaren 17an adierazten zuenez:

cado en un turbio fraude a la intendencia militar. Evidentemente, el trato que recibía este último era mucho más relajado que el del resto de los reclusos.

Los penados disponían de escasos medios técnicos para el desarrollo de su labor, siendo la mayor parte del trabajo puramente manual. Se disponía de pequeñas vagonetas sobre vías portátiles para el acarreo de los materiales y escombros, siendo habitual trabajar jornadas a destajo en las que se debían excavar y cargar cuatro vagonetas por reo. La empresa proporcionaba la ropa de faena, que consistía en uniformes y calzado procedente del ejército republicano.

D. José Gutiérrez recuerda que al poco tiempo de llegar a las obras del ferrocarril se registró un grave accidente en las obras del viaducto de la ensenada de Lamiaran, al derrumbarse parte del encofrado, falleciendo en el mismo uno de los trabajadores.

Tras cumplir el año de trabajos forzados al que había sido condenado, D. José Gutiérrez continuó trabajando para Banús Hermanos como obrero libre durante otros tres o cuatro años. Posteriormente, este madrileño se hizo marino, navegando tanto en pesca de arrastre como en bajura. Hoy en día, cuando ocasionalmente viaja en tren desde Bermeo a Guernica recuerda con orgullo que él también participó en la epopeya de la construcción de este ferrocarril.

Solucionados el problema financiero y el de la falta de mano de obra, los trabajos adquirieron un buen ritmo, aunque dada la precariedad de medios empleados, se repitieron los accidentes, destacando el que le costó la vida a Vicente Sánchez Mazarrón, antiguo liberto, que falleció al ceder el encofrado del viaducto de Lamiaran el 30 de junio de 1953.<sup>80</sup> A pesar de ello, el contratista pudo cumplir con el plazo de veinticinco meses previstos en el artículo sexto del contrato de adjudicación, por lo que el 16 de agosto de 1955 se procedió a la inauguración de la línea, con presencia del General Franco, el cual llegó a la villa marinera a bordo de su yate Azor. Tras presidir primero la apertura del nuevo ambulatorio del Instituto Social de la Marina, el dictador y su séquito se encaminaron hacia la estación del ferrocarril, tal y como señalaba en su crónica del 17 de agosto el periódico *El Correo Español*:

<sup>80</sup> Pozoblancon (Kordoba) jaio zen. Lanbidez argazkilaria zen. Edorta Jimenezek emandako informazioa.

<sup>80</sup> Natural de Pozoblanco (Córdoba), su profesión era la de fotógrafo. Información facilitada por Edorta Jiménez.



BERMEORA HELDU ZEN LEHENENGO LAN TRENAREN ARGAZKIA. HILARIO AURTENETXEREN ARTXIBATEGIA.

FOTOGRAFÍA DEL PRIMER TREN DE TRABAJOS QUE LLEGÓ A BERMEO. ARCHIVO DE HILARIO AURTENETXE.

### *Trenbidea*

**Segizioak oinez abiatu zen** guztiz apainduta zegoen trenbide berriaren geltokira. Bertan inaugurazioko konboia zegoen. “Exzelentísimo”a eta segizioak geltokiko sail eta alde guztiak bisitatu zituzten adi eta lasaitasunez.

Ondoren, Bilboko apezpikua trenbide instalazioak bedeinkatu zituen eta konboiak Sukarrietarako bide hartu zuen.

Ibilbide osoaren zehar jende ugari agertu zen “Exzelentísimo”aren alde oihu egiten: Franco, Franco, Franco! Eta zapiak lau haizetara zabaltzen zituzten ere.

Busturiako udalbatza “Exzelentísimo”aren zain zegoen Sukarrietan. “Kaudilo”a segizioarekin batera jaitsi zen trenetik eta Bilboko Aurrezki Kutxaren hartzaindegi etxera joan zen bisita labur bat eginez.

### *El ferrocarril*

La comitiva se dirigió a pie a la estación del nuevo ferrocarril, profusamente engalanada, donde estaba formado el convoy inaugural. Su Excelencia y el séquito recorrieron detenidamente las instalaciones y dependencias de la estación.

El obispo de Bilbao, doctor Morcillo, procedió acto seguido a bendecir las instalaciones ferroviarias, partiendo el convoy a continuación en dirección a Pedernales.

A lo largo del recorrido centenares de personas renovaron su adhesión al Jefe del Estado con los gritos de ¡Franco, Franco, Franco! Y el flamear de miles de pañuelos.

En Pedernales esperaban a Su Excelencia el Ayuntamiento de Busturia en cuerpo de comunidad. El Caudillo descendió del tren juntamente con



*Bertan instituzioko zuzendaritza langileek eta koloniako hurrek egin zioten harrera eta "Exzelentísimo" aldarrikatu zuten ere.*

Horrez gain, aurreko eguneko edizioak trenbide berriaren deskribapen interesgarria eskaintzen zuen:

*su séquito, trasladándose en automóvil al Preventorio Infantil de la Caja de Ahorros Municipal, al que giró una breve visita, siendo recibido por el personal directivo de la Institución y por los niños de la colonia, que aclamaron entusiastamente [sic] a Su Excelencia.....*

Asimismo, la edición de la víspera publicaba una interesante descripción de la nueva vía:



FRANCO DIKTADOREA IZAN ZEN SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO  
TRENBIDEAREN LUZAPENAREN INAUGURAZIO EKITALDIAREN BURU. TRENAREN  
EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
EL DICTADOR FRANCO PRESIDÓ LA INAUGURACIÓN DE LA PROLONGACIÓN ENTRE  
PEDERNALES Y BERMEO. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

## Linea berria

Linea berriaren trazatua harrigarri eta ausarta da, Sukarrietako gaur eguneko geltokian hasi eta Txatxarramendi eta kostaldea lotzen duen zubi azpitik abiatzen da. Tineletatik eta mendi maldetatik kendutako lurraz eta lan hondakinaz padura bete eta, lehen Sukarrietako padura zenaren barrera jarraitzen du bideak. Kostaldearen sartune baten gainetik abiatzen da lubeta zabal bat jarraituz. Eta kostaldeko haitzak eta irtenguneak tunelen bitartez zeharkatzen ditu, errepide azpitik igaroz. Azkenik, 240,40 metroko tunel batetik Mundakako geltokira ailegaten da.

Geltokia atzean utziz, trenbidea berriro errepide azpitik igaro eta itsasora hurbiltzen da. Hemendik aurrera bere ondoan jarraitzen du helmugaraino. Oraindik ere, zubi-bide bat zeharkatzen du Lamiaren punta inguruan eta Bermeoko Artzara ailegatzeko lau tunel gehiago igaro beharko du. Artzan bertan merkantzia eta bidaiari geltokiak daude, batetik bestera berrogeita hamar metro inguru egonik.

## La nueva línea

El trazado de la nueva línea es de lo más pintoresco y atrevido. Nace en Pedernales, en la actual estación, pasa bajo el puente que une la costa con Chacharramendi, continúa a través de la «marisma» de Pedernales, que ha desaparecido rellena con los escombros sacados de los túneles y desmontes, continúa por un amplio terraplén sobre uno de los entrantes de la costa, atraviesa los salientes por medio de varios túneles y pasando por debajo de la carretera, mediante un largo túnel (240,40 metros), llega a la estación de Mundaca.

Pasada ésta, la vía cruza de nuevo bajo la carretera y se aproxima al mar corriendo todo el resto del trayecto muy cercana a éste. Ha de atravesar aún un viaducto, cerca de la punta de Lamiaren y cuatro túneles más para llegar al «Arza» bermeana, en donde se encuentra situadas las dos estaciones, de viajeros y mercancías, a unos cincuenta metros una de otra.



INAUGURAZIOKO TRENA, BEHAR BEZALA APAINDUTAKO DIESEL LOKOMOTORAK ERAMANDA, BERMEOKO GELTOKIAN. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA. TREN INAUGURAL, ENCABEZADO POR UNA LOCOMOTORA DIESEL CONVENIENTEMENTE EN GALANADA, EN LA ESTACIÓN DE BERMEO. ARCHIVO FAMILIA BUESA.

## **Geltokiak**

*Hiru dira trenbide linea berriaren geltokiak. Lehenengoa Mundakakoa, Barnealdera doan errepidetik berrogeita hamar metrora dagoena. Euskal etxearen estilokoa da eta bertan ohiko zerbitzuak daude. Trenbide bikoitza du maniobrak egin ahal izateko eta nasa zabal eta handiak zama lanak erraztatzeko. Errepidera joateko berrogeita hamar metro luzera eta zortzi metroko zabalera izango duen kale berri bat egingo da.*

*Beste bi geltokiak Bermeon daude. Abiadura txikiko zama garraioaren geltokia ez dago oraindik amaituta, geltokiaren kokalekuan zegoen hai-*

## **Las estaciones**

*Tres son las estaciones de la nueva línea férrea. Es la primera la de Mundaca, situada a unos cincuenta metros de la carretera hacia el interior. Es un hermoso edificio del estilo del país, en el que van instalados los servicios usuales. Tiene doble vía para las maniobras y amplios andenes para la carga y descarga de mercancías. Irá unida a la carretera por una amplia calle, todavía no construida, de ocho metros de ancho y cincuenta de largo.*

*Las otras dos estaciones se encuentran en Bermeo. La de mercancías en pequeña velocidad no está terminada totalmente ya que falta por ultimar*



INAUGURAZIOKO TRENA  
SUKARRIETAKO GELTOKIRA  
HELTZEN. TRENAREN EUSKAL  
MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
LEGADA DEL TREN INAUGURAL A  
LA ESTACIÓN DE PEDERNALES.  
ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL  
FERROCARRIL.

*tzezko muturra garbitzeko lanak amaitzeko daude eta. Baina bidaia-rien geltokia amaituta dago jadanik.*

*Geltoki egiterakoan toki horretatik ikusten den paisaia gorde nahi izan da eta itsasontziak portuko ur baretan ikusten dira. Geltokia errepede-aren maila azpitik eraiki da, errepede bertatik hiru metro beherago dau- den nasetara jaitsi ahal izateko eskailera baten bidez. Ohiko zerbitzuak ditu, eta trenbideko langileentzako etxebizitzak ditu ere.*

### **Zubi-bideak eta tunelak**

*Trenbide honetako trazatua arras zaila da. Ia ibilbidearen erdia fabri- kazko lanen bitartez burutu da. Bost kilometro ere ez duen ibilbidea egiteko bi zubi-bide eta zortzi tunel egin behar izan da.*

*4850 metro duen ibilbide honetan zortzi tunelek 1028, 70 metro osa- tzen duten guztira. Tunelik luzeenak Mundakako geltokia baino lehe- nago dagoena, 240,40 metro du. Eta laburrenak, arrain irinen Alfa en- presaren ondoan dagoena, 13,50 metro.*

*Zubi-bideak berriz, bata Mundakan, tunelaren sarreran (96,50 metro) eta bestea Lamiaren puntan (92 metro). Biek kostaldearen sartuneak gainditzeko balio dute.*

*Bost horma sendo dira gainontzeko fabrikazko lanak. Horma hauek itsasoak bustitzen dituen harkaitzetan dute zutoinak eta trenbidea ba- besten dute trazatuaren hainbat lekutan, batez ere azkeneko zatian, zailenatariko bat izan da eta.*

### **Hogei miloi**

*Lanak 1944an hasi ziren eta bere kostea hogei milioi pezeta inguru izan da. Bidaiari zerbitzua martxan dagoen arren eta lan guztiak ia- ia amaiturik badaude ere, lan zehatz batzuk falta dira oraindik.*

*Gaurko inaugurazioan zerbitzua eman duen lokomotora horren beza- lakoak (diesel-elektrikonak) erabiliko dira linea honetan 1956tik au- rrera. Horiakin trafikoa nabarmen hobetuko da, eta ibilgailu hauek du- ten erosotasunaz, Bilbotik Bermeora joateko ordubete eta laurden bat baino ez da behar izango.*

*Egunkariko kronikan adierazten zenez, inaugurazioa egin bazen ere, oraindik hainbat lan amaitu barik zeuden, bai trenbidean, bai eta eraikinetan eta instalazioetan ere. Adibidez, lehenbiziko lau ur- teetan zati horretako gehieneko abiadura orduko 25 kilometrokoa*

*el desmante del espigón rocoso que ocupaba el punto en que estará la es- tación. Por el contrario, la de viajeros está ya terminada.*

*Al hacerla se ha procurado conservar las perspectivas del lugar, que ofre- ce a la vista el puerto con los barcos en él fondeados, y se ha construido la estación bajo el nivel de la carretera, de la que se llega hasta los ande- nes situados unos tres metros por debajo, mediante unas escaleras. Tiene los servicios habituales y en sus dependencias se encuentra un bloque de viviendas en el que será alojado el personal del ferrocarril.*

### **Los viaductos y túneles**

*El trazado, extraordinariamente difícil, de este ferrocarril, ha obligado a multiplicar las obras de fábrica que suponen casi la mitad del recorrido. Dos viaductos y ocho túneles ha habido que construir para un recorrido que no llega a los cinco kilómetros.*

*La longitud total de los ocho túneles es de 1.028,70 metros en una lí- nea cuyo recorrido total es de 4.850. El túnel más largo (el que se en- cuentra antes de la estación de Mundaca) tiene 240,40 metros y el más corto (el situado junto a la fábrica de harinas de pescado Alfa), 13,50.*

*Los viaductos se encuentran, uno en Mundaca, a la entrada del túnel (96,50 metros) y el otro en la punta de Lamiaren (92) y con ellos se salvan dos entrantes de la costa.*

*Completan las obras de fábrica cinco sólidos muros cuyos cimientos, asen- tados en las rocas que baña el mar, defienden las vías en determinados puntos del trazado, generalmente en los últimos, que han sido los más di- fíciles.*

### **Veinte millones**

*El coste de las obras (que se iniciaron en 1944), ha sido de unos veinte millones de pesetas. Aunque prácticamente están terminadas, pues el ser- vicio de viajeros comenzará mañana, falta todavía algunos detalles.*

*Locomotoras semejantes a la que ha prestado servicios en la inauguración de hoy, de tracción diesel-eléctrica, serán utilizadas a partir de 1956 en esta línea, con lo que mejorará de forma notable el tráfico y se podrá ir de Bilbao a Bermeo en poco más de una hora y cuarto, con todas las co- modidades que este tipo de vehículos lleva consigo.*

*Tal y como señalaba la crónica periodística, a pesar de la inaugu- ración, todavía era preciso rematar numerosas obras, tanto de vía*



SOCIEDAD BERMEANA IZENEKOAN EMANDAKO BAZKARIAREN  
MENUA, TRENBIDEAREN INAUGURAZIOA ZELA ETA. BERMEOKO  
UDALEKO ARTXIBATEGIA.  
MENÚ DEL BANQUETE SERVIDO EN LA SOCIEDAD BERMEANA  
CON MOTIVO DE LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL.  
ARCHIVO DEL AYUNTAMIENTO DE BERMEO.



izan zen, trenbidea ez zegoelako behar bezala finkaturik, eta Bermeoko geltokia oraindik amaitu barik zegoen. Hala ere, eta Zornotza eta Gernika arteko zatiaren inaugurazioan ospatutako brindisetan ez bezala, oraingo honetan ez zitzaion prentsari eskatu behar izan linea berriarekin gehiegi ez sartzeko, zentsura gogorri esker ezinezkoa baitzen kritika txikiena ere egitea. Horrez gain, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak, Herri Lan Ministerioko kontratistak burututakoen artean ez zeuden hainbat lan osagarri egin behar izan zituen, besteak beste, Sukarrietako saneamendua amaitzea eta bertako ezponda betetzea, 483.037,05 pezetako lana, edo Sukarrietako geltokia egokitzea, 300.000 pezetakoa. Horrez gain, ez ohiko konponketa lana egin behar izan zen Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidean, aurreikusitako trafikoko igoyerari behar bezala erantzun ahal izateko, eta lan horretarako 127.282,22 pezeta ordaindu behar izan ziren.

como en edificios e instalaciones. Por ejemplo, durante los cuatro primeros años, la velocidad en este tramo estuvo limitada a 25 kilómetros por hora debido al deficiente asiento de la vía, mientras que las dependencias de la estación de Bermeo se encontraban a medio terminar. Sin embargo, y a diferencia de lo expresado en los brindis celebrados en la inauguración de la sección de Amorebieta a Guernica, en esta ocasión no fue preciso suplicar a la prensa que no se mostrara exigente con la nueva línea ya que la férrea censura impedía que aflorase la menor crítica. Además, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado se vio obligada a financiar diversas obras complementarias no incluidas en las ejecutadas por el contratista del Ministerio de Obras Públicas, entre las que cabe señalar la terminación del saneamiento y relleno de la marisma de Pedernales, por importe de 483.037,05 pesetas y el acondicionamiento de la estación de Pedernales, con un coste de 300.000 pesetas. Asimismo fue preciso proceder a la reparación extraordinaria de la vía entre Amorebieta y Pedernales, por valor de 127.282,22 pesetas, a fin de poder afrontar en condiciones el previsto incremento de tráfico.

## Zornotza eta Bermeo arteko Trenbidearen lurretatik barna

Pablo de Alzolak idatzitako Zornotza eta Gernika eta Lumo arteko trenbidearen eraikuntza proiektuaren Memorian garrantzia berezia eman zitzaizen linea berriak zerbitzua eskainiko zion biztanleriari eta baliabideei, haiek baitziren etorkizuneko zerbitzuaren errentagarritasuna bermatuko zutenak. Hobeto aztertu ahal izateko interesaturiko herrien zerrenda hau egin zen:<sup>80</sup>

Herria	Biztanleak	Gertuen zegoen geltokia	Distantzia geltokira
Ajangiz	817	Gernika	1 kilometro
Amoroto	753	Gernika	19 kilometro
Munitibar	756	Gernika	12 kilometro
Arteaga	1.310	Gernika	5 kilometro
Arratzu	599	Gernika	3 kilometro
Arrieta	1.109	Muxika	13 kilometro
Bedarona	278	Gernika	16 kilometro
Bermeo	8.222	Gernika	14 kilometro
Busturia	1.506	Gernika	9 kilometro
Ziortza	1.055	Gernika	16 kilometro
Kortezubi	783	Gernika	4 kilometro
Elantxobe	1.587	Gernika	13 kilometro
Ereño	576	Gernika	8 kilometro
Forua	588	Gernika	3 kilometro
Fruiz	409	Muxika	11 kilometro
Gorozika	404	Zugaztieta	2 kilometro
Gernika-Lumo	2.831	Gernika	0
Gerrikaitz	347	Gernika	11 kilometro
Gizaburuaga	326	Gernika	16 kilometro
Ibarrangelu	1.414	Gernika	10 kilometro
Ipazter	931	Gernika	18 kilometro
Lekeitio	3.736	Gernika	22 kilometro
Mendata	1.030	Gernika	8 kilometro
Mendexa	423	Gernika	21 kilometro

<sup>80</sup> Pablo de Alzola, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko Trenaren Proiektuaren Txostena, 43 - 46.orr.

## Por las tierras del Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

La Memoria del proyecto para la construcción del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Lumo redactada por Pablo de Alzola en 1884 prestó especial atención a la población y recursos que serían servidos por la nueva línea, ya que ellos deberían asegurar la futura rentabilidad del servicio. Para su mejor estudio se estableció la siguiente relación de localidades interesadas:<sup>81</sup>

Población	Habitantes	Estación más próxima	Distancia a la estación
Ajangiz	817	Guernica	1 kilometro
Amoroto	753	Guernica	19 kilometros
Arbácegui	756	Guernica	12 kilometros
Arteaga	1.310	Guernica	5 kilometros
Arrazua	599	Guernica	3 kilometros
Arrieta	1.109	Múgica	13 kilometros
Bedarona	278	Guernica	16 kilometros
Bermeo	8.222	Guernica	14 kilometros
Busturia	1.506	Guernica	9 kilometros
Cenarruza	1.055	Guernica	16 kilometros
Cortézubi	783	Guernica	4 kilometros
Elanchove	1.587	Guernica	13 kilometros
Ereño	576	Guernica	8 kilometros
Forua	588	Guernica	3 kilometros
Fruniz	409	Múgica	11 kilometros
Gorocica	404	Zugaztieta	2 kilometros
Gernika-Lumo	2.831	Guernica	0
Guerricaiz	347	Guernica	11 kilometros
Guizaburuaga	326	Guernica	16 kilometros
Ibarrangelua	1.414	Guernica	10 kilometros
Ispaster	931	Guernica	18 kilometros
Lekeitio	3.736	Guernica	22 kilometros
Mendata	1.030	Guernica	8 kilometros
Mendeja	423	Guernica	21 kilometros

<sup>81</sup> Pablo de Alzola, Memoria del Proyecto del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Lumo, pp. 43 a 46.

Herria	Biztanleak	Gertuen zegoen geltokia	Distantzia geltokira
Morga	669	Muxika	8 kilometro
Muxika	1.304	Muxika	0
Mundaka	2.463	Gernika	11 kilometro
Murelaga	1.429	Gernika	16 kilometro
Natxitua eta Ea	1.312	Gernika	11 kilometro
Nabarniz	661	Gernika	9 kilometro
Sukarrieta	343	Gernika	11 kilometro
Errigoiti	1.253	Muxika	4 kilometro
Ibarruri	621	Zugaztieta	3 kilometro

Datu horien arabera, trenbide berriak 42.333 pertsonen osatutako biztanleriari eman ahal izango zion zerbitzua, baina, memorian bertan aitortzen zenez, haietako 17.173 gertuen zuten geltokitik hamabi kilometrora baino gehiagora bizi ziren, eta, ondorioz, bertako biztanleek ez zuten asko erabiliko trena. Hala ere, erabiltzaile posibleen artean, Zornotzakoak eta inguruetakoak ere kontuan hartu behar ziren, Etxanokoak, Durangokoak, Garaikoak, Iurretakoak, Lemoakoak, etab. Ondorioz, Memoriaren arabera, guztien artean, gutxienez, 117.426 biztanleko trafikoa sor zezaketen urtean.

Herri horien baliabide garrantzitsuenen artean azpimarratu egin behar zen, inolako zalantzarik gabe, arrantza, oso garrantzitsua Bermeoko, Elantxobeko eta Lekeitioko portuetan. Beste trafiko posible bat burdin mearena zen, Errigoitin horrelako asko egotea itxaroten baitzen.<sup>82</sup> Material hori Muxikako geltokitik garraiatuko zen. Merkantzien garraio itxaropenak abereekin eta basoetako baliabideekin osatzen zen, inguru guztian oso industria gutxi zegoen eta.

Zornotza eta Bermeo arteko trenaren zerbitzu zuzena jasoko zuten herriak zehatzago ezagutzeko oso interesgarria da Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundearen 1943ko Memoriak horren inguruan ematen zuen deskribapena aztertzea. Ondoren adierazten dena da:<sup>82</sup>

### Zornotza

*Trenbidearen hasiera gunea da. Ferrocarriles Vascongados konpainiarekin batera du geltokia. Trenbidez ondoko distantzia hauetara dago:*

Población	Habitantes	Estación más próxima	Distancia a la estación
Morga	669	Múgica	8 kilómetros
Múgica	1.304	Múgica	0
Mundaca	2.463	Guernica	11 kilómetros
Murélaga	1.429	Guernica	16 kilómetros
Nachitua y Ea	1.312	Guernica	11 kilómetros
Navarniz	661	Guernica	9 kilómetros
Pedernales	343	Guernica	11 kilómetros
Rigoitia	1.253	Múgica	4 kilómetros
Ibarruri	621	Zugaztieta	3 kilómetros

Lo que suponía que el nuevo ferrocarril podría atender una población potencial de 42.333 habitantes, aunque la propia memoria reconocía que 17.173 de ellos residían a más de doce kilómetros de la estación más próxima, por lo que la utilización que sus habitantes harían del tren sería más bien reducida. En cambio también se podía contar como potenciales usuarios a los 13.770 habitantes de Amorebieta y los pueblos circundantes como Echano, Durango, Garay, Yurreta, Lemoa, etc. La memoria consideraba que todos ellos podían aportar un tráfico mínimo de 117.426 viajeros al año.

Entre los recursos más importantes de estas poblaciones destacaba sin lugar a dudas la actividad pesquera, de gran importancia en los puertos de Bermeo, Elanchove y Lequeitio. Otro tráfico potencial era el de mineral de hierro, del que se esperaba existieran abundantes recursos en Rigoitia,<sup>82</sup> los cuales se conducirían a la estación de Múgica. Las expectativas de transporte de mercancías se completaban con la ganadería y los recursos forestales, ya que la industria se encontraba poco desarrollada en el valle.

Para un conocimiento más preciso de los pueblos directamente servidos por el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo resulta de gran interés estudiar la descripción que al respecto aportaba la Memoria de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado de 1943 y que se expone a continuación:<sup>83</sup>

### Amorebieta

*Punto de arranque de esta línea, tiene estación común con Ferrocarriles Vascongados, situada a distancias, por ferrocarril:*

<sup>82</sup> Hasierako itxaropenak handiak baziren ere, Errigoitiko meategien produkzioa ez zen inoiz garrantzitsua izan.

<sup>83</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado: 1943ko txostena, 115 - 118. orr.

<sup>82</sup> A pesar de las expectativas iniciales, la producción de las minas de Rigoitia nunca fue relevante.

<sup>83</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado: Memoria año 1943, pp. 115 a 118.



Bilbotik.....25 Kilometro  
 Durangotik .....10 kilometro  
 Maltzagatik .....31 kilometro  
 Donostiatik.....92 kilometro

*Ibaizabal ibaiaren ibarrean dagoenez kalitate handiko edateko ura du eta komunikabide eta garraiobide onak ditu. Udan jende asko joaten da eta merkantzia trafiko handia du ere..*

De Bilbao.....25 Kilómetros  
 De Durango.....10 kilómetros  
 De Málzaga.....31 kilómetros  
 De San Sebastián .....92 kilómetros

*Por su situación topográfica, a orillas del río Ibaizábal, sus excelentes aguas potables y buenos medios de comunicación es pueblo de concurrencia veraniega y de importantísimo tráfico comercial.*



ZORNOTZAREN AIRETIKO IKUSPEGIA, 1965 INGURUAN. ARGAZKIA, PAISAJES ESPAÑÓLES. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA  
 VISTA AÉREA DE AMOREBIETA HACIA 1965. FOTO, PAISAJES ESPAÑÓLES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL

*Ondoan dagoen Etxano herriko biztanleak kontuan hartuz 5.346 biztanle du.*

*Mota askotako industria du: Burdin eta altzairu lantegiak, Kobre gal-darak egiteko lantegiak, altzarienak, barautsenak, gazak nahiz bendak egitekoak, marmol zerrategia, eta harri erregogorra ateratzeko harrobiak.*



GERNIKAREN AIRETIKO IKUSPEGIA 1960AN. ARGAZKIA, PAISAJES ESPAÑÓLES. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
 VISTA AÉREA DE GUERNICA EN 1960. FOTO, PAISAJES ESPAÑÓLES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

*Su vecindario es de 5.346 habitantes, con el inmediato pueblo de Etxano.*

*Cuenta esta población con forja de hierro y acero, fábrica de calderas de cobre, de muebles y brocas y de gasas y vendas, aserradero de mármoles y canteras de piedra refractaria.*

Barazki, fruta, ganadu beltza, ehunak, eta zapatagintza zein saskigintza produktuak saltzen dira igandero ospatzen den azokan. Ekainaren bigarren hamabostaldian ospe samar duten erromeriak ospatzen dira.

### **Zugaztieta**

Geltoki honek ondoko herriei eskaintzen die zerbitzua:

Ibarruri, Gorozika eta Mendata, guztira 2.682 biztanle. Gehienbat nekazari eta abeltzainak.

### **Muxika**

Aurrekoaren modukoa eta 1541 biztanle du.

### **Gernika eta Lumo**

Ibilbideko hiri garrantzitsuena da eta 5682 biztanle du.

Armadarako armak, gerra-tresnak, lanabesak, mahai-tresnak, urregintza eta abarketak egiteko fabrika handiak ditu. Zingo ertaineko ontziak egiteko ontziola jartzen ari da.

Astehenero elikagai eta produktu manufakturatuz azoka ospatzen da. Urriko asteheneroko azokak eta San Antonio ondorengo garrantzi handia dute bereziki.

Barazki, abera eta zereal esportatzeko beste ekoizten du.

Gernikako geltokiak ondoko herriei ematen die zerbitzua:

Lekeitio, Zelaia, Amoroto, Gizaburuaga, Ipazter, Elantxobe, Ibarrange-lu eta Ea. Hauek guztiek 10587 biztanle dute guztira. Horrez gain, Kortezubi eta Ereñoko 1472 biztanle gehitu behar dira.

### **Foru, Murueta, San Kristobal eta Axpe**

Geltoki txikiak dira eta bertoko biztanle eta Busturiakoei ematen die zerbitzua. Guztira 3700 biztanle inguru, gehienbat nekazari, abeltzain eta baso ustiapeneko langileak dira.

### **Sukarrieta**

Nahiko herri bitxia da. Nekazaritza eta abeltzaintzan diharduten 530 lagun inguru du.

Los domingos celebra mercado a base de hortalizas y frutas, ganado de cerda, tejidos y artículos de zapatería y cestería. En la segunda quincena de junio tienen lugar romerías de alguna importancia.

### **Zugastieta**

Concurren a su estación los pueblos de:

Ibárruri, Gorocica y Mendata, con vecindario total de 2.682 habitantes, todos dedicados, en general, a la agricultura y ganadería.

### **Múgica**

De igual carácter que el pueblo anterior y de 1.541 habitantes.

### **Guernica y Luno**

Es la población más importante del actual recorrido de la línea y tiene señalada una población de 5.682 habitantes.

Tiene importantes fábricas de armas para el Ejército, material de guerra, herramientas, cubiertos y orfebrería y de alpargatas. Se halla en instalación un astillero para buques de mediano calado.

Todos los lunes del año se celebran importantes mercados de comestibles en general y artículos manufacturados, revistiendo excepcional relieve los lunes del mes de Octubre y el siguiente al día de San Antonio.

Produce hortalizas, ganado y cereales en cantidad bastante para la exportación.

Sirve la estación de Guernica a las poblaciones de:

Lekeitio, Celaya, Amoroto, Guiza-Buruaga, Ispaster, Elanchove, Ibarranguchia y Ea, cuyos vecindarios cuentan en conjunto con 10.587 habitantes, a los que se suman Cortezubi y Ereño con 1.472 habitantes.

### **Forua, Murueta, San Cristóbal y Axpe**

Son pequeñas estaciones a las que concurren sus vecindarios, más el de Busturia, que cuentan en total con 3.700 habitantes, dedicados en general a la agricultura, ganadería y aprovechamientos forestales.

### **Pedernales**

Es un pueblo sumamente pintoresco de 530 habitantes, de pequeña producción agrícola y ganadera.

*Sukarrietan Bilboko Aurrezki Kutxaren haurtzaindegi etxea dago. Instalazio egoki eta ezin hobeak ditu eta 500 neska-mutil kolonia bat doan hartzen du etxe honek.*

*Zubi batek Mundakako itsasadarrean dagoen Txatxarramendi uhartea eta Sukarrieta uztartzen ditu. Irlan, udatiar asko hartzen duen antzinako hotel bat dago*

*Laida hondartza Mundakako itsasadarren eskuma aldeko ibarrean dago, itsas zabalari begira. Handia eta harea mehekoa da eta Bilbotar asko hurbiltzen dira bertara.*

*Azkenik, Sukarrietan hare-harrobi bat dago eta oraindik hasi berria bada ere, urtean 1500 tona harea ateratzen da bertotik.*

*Esta situado en Pedernales un Preventorio Escolar de la Caja de Ahorros Municipal de Bilbao, con instalaciones muy perfeccionadas, y que suele albergar gratuitamente una colonia de 500 niños de ambos sexos.*

*La isla de Chacharramendi, enclavada en la ría de Mundaca y unida a Pedernales por un puente, posee un hotel antiguo muy concurrido, sobre todo en los meses de verano.*

*Su playa de Laida, situada en la desembocadura y orilla derecha de la ría de Mundaca es de enormes dimensiones, arena sumamente fina y formada en mar abierto, que la hacen punto elegido por grandes masas de bilbaínos.*

*Finalmente, en Pedernales existe -aunque incipiente- la industria de extracción de arena, con una producción de unas 1.500 toneladas anuales.*



ASTILLEROS DE MURUETA ENPRESAK, ESKUALDEKO INDUSTRIA GUNE GARRANTZITSUENETAKOAK, ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENAREN ZERBITZUA JASOTZEN ZUEN. ARGAZKIA, PAISAJES ESPAÑÓLES. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

ASTILLEROS DE MURUETA, UNO DE LOS PRINCIPALES CENTROS INDUSTRIALES DE LA COMARCA SERVIDA POR EL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO. FOTO PAISAJES ESPAÑÓLES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

*Luzapeneko proiektuak ondoko herriak ukitzen ditu:*

### **Mundaka**

*1.895 biztanleko herria. Gehienek arrantza inguruko industrian lan egiten dute. Arrantza baporeko ontziola dago, eta irin, arrain, gazitze eta altzari industriak daude ere.*

### **Bermeo**

*11616 bizilagun du eta garrantzi handiko arrantza eta kontserba-industria gunea da. Kantauri itsasoko arrantza porturik garrantzitsuenetarikoa bat da.*

*Arrantza baporeko hainbat ontziola du, eta 43 kontserba zein gazitze fabrika, arrantza sareak egitekoak, lizibak egitekoak, eta izotz zein gaseosak egitekoak ere. Burdin galdategiak, makineria industria eta mekanikoak daude ere.*

*En la proyectada prolongación de este ferrocarril se hayan situados:*

### **Mundaca**

*Población de 1.895 habitantes, dedicados, en parte, a la industria pesquera, tiene un astillero de vapores de pesca y fábricas de harinas, de pescado, salazón y muebles corrientes, y*

### **Bermeo**

*Importante núcleo pesquero y de fabricación de conservas que cuenta con 11.616 habitantes, estando considerado como uno de los principales centros pesqueros del cantábrico.*

*Existen, además, astilleros para vapores de pesca, 43 fábricas de conservas y salazones varias, de redes para pescar, lejías, hielos y gaseosas. También hay fundiciones y talleres de construcción de maquinaria y mecánicos.*



BERMEO ETA BERTAKO PORTUA 1970EAN. ARGAZKIA, PAISAJES ESPAÑOLES. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

BERMEO Y SU PUERTO EN 1970. FOTO, PAISAJES ESPAÑOLES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

*Merkatua dago egunero eta hilabeteko lehenengo zapatuetan azoka ospatzen da. Horrez gain, irailaren 8a eta 16a bitartean feria nagusia ospatzen da.*

*Fruta, barazki eta zereal asko ematen du ortuak baina askoz gehiago ematen dute arrantzak eta honen esportaziorako prestatetak.*

*Gatza, ikatza, olio, latorria, egurra, eraikuntzako materialak, irina eta ardoak nahiko kantitate handitan inportatzen dira.*

*Behin behineko datuen arabera lineak 45.000 bizilagunei ekarriko zien onura.*

Lan hau idazten den unean, Zornotza eta Bermeo arteko trenaren zerbitzu zuzena jasotzen duen biztanleria 54.509 biztanlek osatzen dute, ondoren adierazten den moduan banatuta:

Udalerría	Biztanleak
Amorebieta-Etxano (Zornotza)	16.182
Muxika	1.320
Gernika-Lumo	15.242
Forua	987
Busturia	1.662
Sukarrieta	325
Mundaka	1.853
Bermeo	16.938

**Iturria:** Eustat, Biztanleria eta etxebizitza errolda, 2001.

Trenbidea proiektatu zen garaiekin alderatuz izan den eboluzio demografikoa oso desberdina izan da leku batzuen eta besteen artean. Herri batzuek hazkunde garrantzitsua izan dute, Gernikak batez ere, 1884. eta 2001. urteen artean biztanle kopurua boskoiztu egin baita. Bermeok, Foruak eta Zornotzak, berriz, biztanle kopurua bikoiztu egin dute. Horiekin alderatuz, beste herri batzuk ia ez dira hazi, Busturia, adibidez, eta beste batzuek, Sukarrietak, Mundakak eta Muxikak<sup>84</sup> biztanleak galdu egin dituzte. .

Eskualdeak sortutako baliabideei dagokienez, arrantza eta kontserba jarduerak lehen lekuan jarraitzen du Bermeon, bertako portuak oraindik ere jarduera garrantzitsua burutzen du eta. Industria astun

<sup>84</sup> Gaur egun Muxika udalerrriaren barruan daude Ibarruri eta Gorozika. Horiek, 1884an, 2.329 biztanle zituzten, gaur egun udalerriak duen biztanle kopurua ia bikoiztu egiten duen kopurua.

*Se celebran mercados diariamente y ferias los primeros sábados de cada mes y, además, otra principal, que dura del 8 al 16 de septiembre.*

*Como producciones importantes se cuentan las frutas, hortalizas y cereales, pero sobre pasa a todo, en mucho, la pesca y su preparación para la exportación.*

*Importan cantidades de relativa importancia de sal, carbón, aceite, hojalata, madera, materiales de construcción, harina y vinos.*

*Interesa directamente la línea, como se deduce de las cifras parciales a unos 45.000 habitantes.*

En el momento de redactar este trabajo, la población directamente servida por el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo asciende a un total de 54.509 habitantes, repartidos del siguiente modo:

Población	Habitantes
Amorebieta-Etxano	16.182
Muxika	1.320
Gernika-Lumo	15.242
Forua	987
Busturia	1.662
Sukarrieta	325
Mundaka	1.853
Bermeo	16.938

**Fuente:** Eustat, Censo de población y viviendas, 2001.

La evolución demográfica con respecto a los tiempos en que fue proyectada la vía férrea ha sido muy desigual. Algunas poblaciones han experimentado un importante crecimiento, siendo el caso más destacado el de Gernika, que ha quintuplicado sus habitantes entre 1884 y 2001, mientras que Bermeo, Forua y Amorebieta han duplicado su volumen en este mismo periodo. En contraste, otras localidades presentan un evidente estancamiento, como es el caso de Busturia, mientras que Sukarrieta, Mundaka y Muxika<sup>84</sup> sufren una clara regresión.

Por lo que respecta a los recursos generados en la comarca, la actividad pesquera y conservera sigue siendo la más destacada en Ber-

<sup>84</sup> En la actualidad, el municipio de Muxika aglutina también a Ibarruri y Gorocica, que en conjunto sumaban en 1884 2.329 habitantes, cifra que casi duplicaba la actual población de este término.

nagusia Muruetako ontzioetan ikusten dugu, eta enpresa txiki eta ertain asko daude, gehienak Gernika inguruan. Nekazaritzako jardueri dagokienez, oso leku garrantzitsua betetzen dute, oraindik ere, basogintzako ustiapenek, eta zerrategi asko eta transformazio enpresa handi bat<sup>85</sup> ere badaude. Horrez gain, Gernikako azokak, urriko azken astelehenean ospatzen dena, batez ere, eskualdearen nekazaritza ekoizpen aberatsaren eta ugariaren adibide bikaina dira.

meo, cuyo puerto ha desarrollado en los últimos años una importante actividad comercial. La principal industria pesada está representada por los astilleros de Murueta, existiendo gran número de pequeñas y medianas empresas, mayoritariamente concentradas en el área de Guernica. En cuanto a las actividades agropecuarias, siguen manteniendo un papel preponderante las explotaciones forestales con la presencia de diversos aserraderos y una importante empresa transformadora,<sup>85</sup> mientras que las ferias de Guernica, sobre todo la celebrada el último lunes de octubre, son un magnífico exponente de la riqueza y variedad de la producción agrícola de la comarca.



## *Ehun eta hamasei urte jendeari zerbitzua eskaintzen*

### **LEHENBIZIKO URTEAK, 1888-1893**

1888ko abuztuaren 14an hasi zen zerbitzua eskaintzen Zornotza eta Gernika arteko tren.<sup>86</sup> Lineak bide bakarreko hamabost kilometro zituen, eta, bere ezaugarrien artean, hasieratik Autzagane (p.k. 4.250)

## *Ciento dieciséis años de servicio público*

### **LOS PRIMEROS AÑOS, 1888-1893**

El 14 de agosto de 1888 comenzó a prestar servicio público el ferrocarril entre Amorebieta y Guernica.<sup>86</sup> La línea, de vía única en sus quince kilómetros de longitud, se caracterizaba por las fuertes rampas que presentaba desde el origen hasta el paso de la divisoria de Autzagane (p.k. 4.250) y el rápido descenso hasta Múgica (p.k.



ZORNOTZA ETA GERNIKA ARTEKO TRENBIDEAREN IRUDIA, USTIAPENENKO LEHENBIZIKO URTEETAN. ZUGAZTIETAKO GELTOKIA. JOSÉ VICENTE COVES NAVARRORREN MARRAZKIA. RECREACIÓN DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA EN SUS PRIMEROS AÑOS DE EXPLOTACIÓN. ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. DIBUJO DE JOSÉ VICENTE COVES NAVARRO.

<sup>86</sup> Garai batean egon zen linearen inaugurazioa atzeratu beharraren beldurra, material mugikorra berandu jasotzen ari zelako eta harginen greba baten ondorioz Gernikako geltokia eraikitzeko lanak zenbait egunez geldik egon zirelako.

<sup>86</sup> Durante un tiempo existió el temor de tener que retrasar la inauguración de la línea como consecuencia del retraso en la recepción del material móvil y en una huelga de canteros que paralizó durante algunos días las obras del edificio de la estación de Guernica.

LURRUN TRENA OKAKO BIDEZUBITIK IGAROTZEN. TRENAREN  
EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
TREN DE VAPOR A SU PASO POR EL VIADUCTO DE OCA.  
ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



igaro arte zituen aldapa gogorak azpimarratu behar dira. Ondoren, jaitsiera azkarra egiten zen Muxikara (p.k. 11.200), eta puntu horretatik aurrera bide eroso eta laua Gernikaraino. Tren berriak Zornotzan bat egiten zuten Bilbo eta Durango lotzen zituen Ferrocarril Central de Vizcaya izenekoaren trenbidearekin, eta, ondorioz, enpresa horrekin trafikoak trukatzeko hitzarmena sinatu zuen. Muturretan zeuden bi geltokiez gain, lineak geltokiak zituen Zugaztietan eta Muxikan. Ustiapenerako, hiru lokomotorak, bidaiarientzako hamalau kotxek, hiru furguok eta merkantziak garraiatzeko hamalau bagoik osaturiko material mugikor parkea zuen.

Ustiapenaren lehenbiziko bost urteetan emaitzak oso onak izan ziren, eta epealdi horren amaierarako lortu ziren trenbidearen sustaileen aurreikuspenen arabera lor zitezkeen 117.000 bidaiariak. Merkantziei zegokienez, garapena, proiektuan aurreikusten zenez,<sup>87</sup> motela izan zen, baina, hala ere, 1890erako, hasieran aurreikusitako 10.000 tonak lortu ziren. Trafikoaren aurreikuspenetan izandako begi onari esker, oso ustiapen koefiziente positiboa

11.200), para finalizar su andadura desde este punto hasta Guernica por terrenos llanos y de fácil trazado. El nuevo tren empalmaba en Amorebieta con las vías del Ferrocarril Central de Vizcaya, que enlazaban Bilbao con Durango, empresa con la que se estableció el oportuno convenio de intercambio de tráficos. Junto a las situadas en los extremos, la línea contaba con estaciones en Zugaztietan y Múgica, disponiendo para su explotación de un parque de material móvil compuesto por tres locomotoras, catorce coches de viajeros, tres furgones y catorce vagones de mercancías.

Durante los primeros cinco años de explotación, los resultados fueron muy satisfactorios, alcanzando al final de este periodo los 117.000 viajeros que los promotores del ferrocarril habían calculado que podría aportar la nueva línea. Por lo que respecta a las mercancías, su desarrollo, tal y como ya preveía el proyecto,<sup>87</sup> fue lento, aunque ya en 1890 se alcanzaron las 10.000 toneladas inicialmente estimadas. El acierto en las previsiones de tráfico hizo que se registrara un coeficiente de explotación muy positivo, que

<sup>87</sup> Pablo de Alzola, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko Trenaren Proiektuaren Txostena, 48 - 52.orr.

<sup>87</sup> Pablo de Alzola, Memoria del proyecto de ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, pp. 48 a 52.



lortu zen, %51 eta %62 artekoa, eta, horri esker, %3ko dibidendoak banatu ahal izan ziren enpresako akziodunen artean, eta, halaber, obren amaierako eta linea Sukarrietaraino luzatzeko lanak finantzatzeko jaulkitako obligazioen zerbitzuari arreta eskaini zitzaion.

osciló entre el 51 y el 62%, lo que a su vez permitió el reparto de dividendos del 3% entre los accionistas de la empresa, al mismo tiempo que se iniciaba la atención del servicio de las obligaciones emitidas para financiar el final de las obras y la prolongación de la línea a Pedernales.

### Zornotza eta Gernika eta Lumo arteko trena, trafikoaren eta emaitzen bilakaera (1889-1893) Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, evolución del tráfico y resultados (1889-1893)

Urtea Año	Bidaiariak Viajeros	Merkantziak (Tm) Mercancías (Tm)	Sarrerak (mila pezetatan) Ingresos (miles de pesetas)	Gastuak (mila pezetatan) Gastos (miles de pesetas)	Koefizientea Coeficiente
1889	94.300	5.500	96.400	59.700	61,9
1890	104.800	10.800	125.200	68.400	54,6
1891	113.200	15.300	135.600	69.900	51,5
1892	113.600	11.000	133.000	74.000	55,6
1893	132.700	11.600	153.000	85.700	56,0

Iturria, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, txostenak, 1888-1893<sup>88</sup>

Fuente, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, Memorias, 1888-1893<sup>88</sup>

Lineako trafikoa sustatzeko asmoz, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak zenbait hitzarmen sinatu zituen kostaldeko hainbat herriri, Bermeori eta Lekeitiori, besteak beste, zerbitzua eskaintzen zieten karruaje enpresekin, Gernikako geltokian trenekin lotura ezartzeko. Horrez gain, tarifa bereziak negoziatu ziren Ferrocarril Central de Vizcaya eta Compañía del Norte izenekoekin merkantzia trafiko konbinatua ezartzeko.

Con el fin de fomentar el tráfico de la línea, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno estableció convenios con las empresas de carruajes que servían los diversos pueblos de la costa como Bermeo y Lequeitio, para establecer enlace con los trenes en la estación de Guernica. También se negociaron tarifas especiales para el tráfico combinado de mercancías con el Ferrocarril Central de Vizcaya y la Compañía del Norte.

### COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA Y LUNO Y PEDERNALES IZENEKOAREN GORAKO BIDEA ETA ERORKETA, 1894-1932.

Linea Sukarrietaraino luzatzeak hainbat ondorio izan zituen. Horrela, linea ustiatzen zuen enpresak izena aldatu eta Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales hartu zuen. Horrez gain, trazatu leuneko eta zailtasunik gabeko trenbide berria egin zen, bederatzi kilometro luze zena, eta geltokiak eta garelkuak ireki ziren Forun, Muruetan, San Kristobalen, Axpen eta Sukarrietan. Ez zen beharrezkoa ikusi material mugikor gehiago eskuratzea, merkantziak garraiatzeko lau bagoi izan ezik.

### ASCENSIÓN Y CAÍDA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A GUERNICA Y LUNO Y PEDERNALES, 1894-1932.

La prolongación de la línea hasta Pedernales trajo como consecuencia, además del cambio de la denominación social de la empresa explotadora, que pasó a llamarse Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, la puesta en servicio de nueve kilómetros de nuevas vías de trazado suave y sin dificultades para la explotación, así como la apertura de estaciones y apeaderos en Forua, Murueta, San Cristóbal, Axpe y Pedernales. No se consideró necesario incrementar el material móvil, salvo la adquisición de cuatro vagones de mercancías.

<sup>88</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoaren txostenak urte ekonomikoaren arabera egiten ziren, ez urte naturalen arabera. Ondorioz, lehen ekitaldia 1888ko abuztuaren eta 1889ko abuztuaren artekoa da. Azterlana errazteko, lehen ekitaldi hori 1889 moduan hartzen da, eta horrela jarraitu.

<sup>88</sup> Las Memorias de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno se realizaban según años económicos, no años naturales, por lo que el primer ejercicio corresponde al periodo comprendido entre agosto de 1888 y agosto de 1889. Para facilitar su estudio, este primer año se considera como 1889 y así sucesivamente.

## ZUZENDARI BERRIAK: GANDARIAS FAMILIA

Linea Sukarrietaraino luzatu zuten garai berberean, enpresaren ardurua Gandarias familiak hartu zuen bere gain, 1896. urtean Pedro Pascual de Gandarias Administrazio kontseiluko presidente izateko aukeratu baitzuten; hau da, Konpainiaren hasierako akziodun nagusietako bat<sup>89</sup>. Geroago, haren seme Juan Tomas de Gandarias hasi zen presidente lanetan, 1901. urtetik 1932. urtean enpresa itxi zenera arte.

Gernikako trenaren lehenengo sustatzaileen antzera, Gandariastarrek ere familia lotura estuak zituzten inguruan. Pedro Pascual Arratzun jaio zen 1843an. Eskualdeko hainbat landako eremuren jabe zen, eta industria nahiz meatze enpresa ugartan parte hartu zuen. Enpresa horietako asko Victor Chavarriekin zeuden lotuta; esaterako, La Vizcaya edo La Basconia enpresa siderurgikoak. Gandarias azken enpresa horren lehenengo presidente izendatu zuten 1892. urtean. Horrez gain, Gandariasek beste hainbat enpresa ere sortu zituen; besteak beste, Talleres de Deusto enpresa. Gainera, hainbat erakundetako partaide ere izan zen: Merkataritza Bankukoa, Unión Española de Explosivos enpresakoa eta Sukarrietatik Bermeorainoko Tranbia Konpaniakoa. XIX. mende bukaeran, Gernikaldeko garapen turistikoa sustatu nahian, Txatxarramendiko –Sukarrieta ondoan dagoen uharte txiki bat– sozietate anonimoa sortu eta hotel bat eraiki zuen bertan. Jarduera hori izan zen, hain zuzen, trenbidea herri horretaraino luzatzeko arrazoi nagusietakoa. Pedro Pascual de Gandarias Bilbon zendu zen, 1901eko abuztuaren 8an.

Bestalde, Juan Tomas de Gandarias Portugaleten jaio zen 1870eko martxoaren 8an; eta zuzenbidean doktore egin zen Madrilgo unibertsitatean. Segituan hasi zen politikan sartzen, eta gorteetako diputatu izateko akta lortu zuen 1896. urtetik 1914. urtera arte, alderdi kontserbadorearen ordezkari gisa (Piña izenekoa, Victor Chavarri bultzatutakoa). Oso lotura estuak izan zituen alderdi horretako Isidoro Leonekin; azken hori Zornotza–Sukarrieta linearen eta Bermeoko tranbiaren zuzendari nagusia zen, baita hainbat legealditan Bizkaiko Foru Aldundiko presidente ere. Horren ondorioz, trenbidearen eta hauteskundearen arteko lotura ilunari buruzko eztabaida –Allende Salazarren eta Landechoren garaian sortu zen lehenbiziko aldiz– berriz piztu zen garai hartan.

## UNA NUEVA DIRECCIÓN, LOS GANDARIAS

Coincidiendo en el tiempo con la prolongación de la línea a Pedernales, el control de la empresa pasó a manos de la familia Gandarias, al acceder a la presidencia del Consejo de Administración Pedro Pascual de Gandarias, uno de los accionistas iniciales de la Compañía,<sup>89</sup> en 1896. Posteriormente le sucedió en el puesto su hijo, Juan Tomás de Gandarias, desde 1901 hasta el abandono de la explotación en 1932.

Al igual que los primeros promotores del ferrocarril de Guernica, la familia Gandarias mantenía estrechas vinculaciones familiares con la zona. Pedro Pascual era natural de Arrazua, donde había nacido en 1843. Dueño de grandes propiedades rurales en la comarca, participó en numerosas empresas industriales y mineras, muchas de ellas vinculadas al círculo de Víctor Chavarri, como es el caso de las siderúrgicas La Vizcaya o La Basconia, empresa de la que fue nombrado su primer presidente en 1892. También fue fundador, entre otras, de la empresa Talleres de Deusto, participando en entidades como el Banco de Comercio, la Unión Española de Explosivos y la Compañía del tranvía de Pedernales a Bermeo. A finales del siglo XIX también impulsó el desarrollo turístico del guerniquesado, con la creación de la sociedad anónima de Chacharramendi, pequeña isla situada junto a Pedernales en la que construyó un hotel. Fue precisamente esta actividad una de las principales motivaciones para la prolongación del ferrocarril hasta esta población. Pedro Pascual de Gandarias falleció en Bilbao el 8 de agosto de 1901.

Por su parte, Juan Tomás de Gandarias, natural de Portugalete, donde vino al mundo el 8 de marzo de 1870, era doctor en derecho por la universidad de Madrid. Pronto se implicó en la política, logrando el acta de diputado a cortes por Guernica de forma continuada desde 1896 hasta 1914 en representación del partido conservador, la denominada Piña, impulsada por Víctor Chavarri. Su estrecha vinculación con otro de los líderes de esta agrupación, Isidoro León, director general de la línea de Amorebieta a Pedernales y del tranvía de Bermeo, así como presidente de la Diputación de Vizcaya durante varias legislaturas, hizo que las acusaciones de ferrocarril electoral, de tren caciquil, que ya recibió la línea en tiempos de Allende Salazar y de Landecho volvieran a reverdecen.

<sup>89</sup> Pedro Gandarias 20 akzioaren tituluduna zen eta Konpainiaren Administrazio Kontseilukide izan zen 1889. eta 1895. urte bitartean).

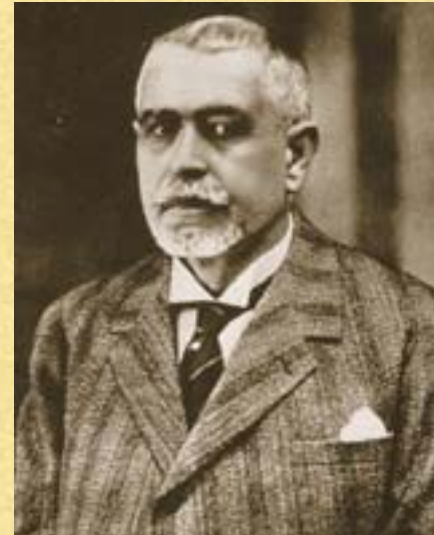
<sup>89</sup> Pedro Gandarias era titular de 20 acciones y fue vocal del Consejo de Administración de la Compañía entre 1889 y 1895).

Salaketa horiek bazuten izateko arrazoirik, trena Gandarias familiaren hauteskunde makineriaren funtsezko osagai bihurtu baitzen; izan ere, trenbideetako zenbait langile (tailerretako langileak, tren gidariak eta suginak izan ezik) hauteskunde lanetarako erabili zituzten Gernikako eta inguruko hainbat deialditan, eragile, hautagai, publizista edo ikuskatzaile modura. Foru herriko alderdi kontserbadorearen hauteskunde egoitza tren geltokian bertan jarri zuten, eta «estasiñotar» izena eman zieten alderdikideei<sup>90</sup>.

Aitarengandik oinordetzan hartu zituen negozioekin batera, Juan Tomas de Gandariasek beste zenbait ekimenetan ere parte hartu zuen; horien artean nabarmenenak Los Pirineos esne kondentsatua egiteko lantegia, Gernikako Tailerrak eta Muruetako «Aurrera» adreilu fabrika izan ziren<sup>91</sup>, baita El Nervión arratsaldeko egunkaria, Marqués de Riscal upeltegia, Compañía Ibérica de Telecomunicación delakoa<sup>92</sup> eta Compañía Aérea de Transportes Iberia delakoa ere, azken hori Espainiako egungo abiazio konpainia nagusiaren aurrekoa. Gerra Zibilean, errepublikarrek Juan Tomas atxilotu egin zuten, baina aske utzi zuten handik gutxira trukaketa prozesu baten ondoren. Horrenbestez, Donostiara joan zen, hiri hori nazionalen mende baitzegoen 1936ko irailetik aurrera. Gerra amaitu eta denbora gutxira, Portugaleten hil zen 1940ko uztailearen 17an.



PEDRO PASCUAL GANDARIAS,  
ADMINISTRAZIO KONTSEILUKO  
PRESIDENTE 1896TIK AUERRERA.  
GERNIKAZARRA HISTORIA  
TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
PEDRO PASCUAL GANDARIAS,  
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE  
ADMINISTRACIÓN DESDE 1896.  
ARCHIVO GERNIKAZARRA  
HISTORIA TALDEA.



JUAN TOMÁS DE GANDARIAS,  
ADMINISTRAZIO KONTSEILUKO  
PRESIDENTE 1901TIK AUERRERA.  
GERNIKAZARRA HISTORIA  
TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
JUAN TOMÁS DE GANDARIAS,  
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE  
ADMINISTRACIÓN DESDE 1901.  
ARCHIVO GERNIKAZARRA  
HISTORIA TALDEA.

Estas acusaciones no carecían en absoluto de fundamento, ya que el ferrocarril se convirtió en parte esencial de la maquinaria electoral de los Gandarias, al agrupar a distintos trabajadores del mismo (salvo personal de talleres, maquinistas y fogoneros) para utilizarlos como agentes electorales, candidatos, publicistas e interventores en las distintas convocatorias electorales celebradas en Guernica y su zona de influencia. La sede electoral del partido conservador en la villa foral estuvo ubicada en la propia estación del ferrocarril, siendo denominados sus miembros como «estasiñotarrak».<sup>90</sup>

Junto a los negocios que heredó de su padre, Juan Tomás de Gandarias también participó en otras iniciativas entre las que destacan la fábrica de leche condensada Los Pirineos, los Talleres de Guernica o la fábrica de ladrillos «Aurrera» de Murueta,<sup>91</sup> el diario vespertino El Nervión, las bodegas de Marqués de Riscal, la Compañía Ibérica de Telecomunicación<sup>92</sup> y la Compañía Aérea de Transportes Iberia, antecesora de la actual compañía de bandera de la aviación española. Durante la guerra civil, Juan Tomás fue hecho prisionero por los republicanos y canjeado poco después, por lo que pudo trasladarse a San Sebastián ya que esta ciudad se encontraba en la denominada zona nacional desde septiembre de 1936. Poco después de finalizar la contienda, falleció en Portugalete el 17 de julio de 1940.

<sup>90</sup> «Geltokian egoten direnak». Informazio hori José Ángel Etxaniz Ortúnezek eman digu.

<sup>91</sup> Horiek guztiek Gernikako geltokitik ateratzen zen tren adarra zuten, eta, hain zuzen, trena funtsezkoa zen garai hartan enpresa horien bideragarritasun ekonomikoa bermatzeko. Izan ere, trenari esker, enpresek tarifetakoak baino prezio baxuagoak eskaintzen zituzten beren zerbitzuen truke.

<sup>92</sup> Konpainia horren presidentea Antonio Comyn zen, enpresaren garai bateko izen mailegatzailer zaharra Madrilen.

<sup>90</sup> «Los de la estación». Información facilitada por José Ángel Etxaniz Ortúnez.

<sup>91</sup> Todas ellas contaban con un ramal ferroviario desde la estación de Guernica y de hecho, el ferrocarril era fundamental para garantizar la viabilidad económica de estas empresas al ofrecer sus servicios a precios notablemente inferiores a los establecidos en las tarifas.

<sup>92</sup> Presidida por Antonio Comyn, el viejo testaferro de la empresa en Madrid.

Sukarrietarainoko luzapena onuragarria izan zen enpresaren emaitzarako; izan ere, bidaiari kopurua eta garraiatutako merkantzia kopurua etengabe hazi ziren eta, horren ondorioz, enpresak material mugikor gehiago sortu behar izan zuen XX. mendearen bigarren hamarkadan. Lortutako emaitza ekonomiko positiboek Santander-Bilbo Tren Konpainiaren interesa piztu zuten; azken horren nagusiak Chavarritarrak ziren –Gandarias familiaren enpresa kideak eta kide politikoak, hain zuzen– eta konpainia hori bete-betean ari zen hedatzen XX. mendearen hasieran<sup>93</sup>. Hala ere, salmenta eragiketa egin ahal izateko, Chavarritarrek Bilbo-Durango linea ere erosi nahi izan zuten, baina “Central de Vizcaya” enpresako jabeek ez zuten baldintza hori onartu; ondorioz, salmenta bertan behera geratu zen.

Lehen Mundu Gerrak eragindako krisi ekonomiko larriak gastuak areagotu zituen, batez ere langileekin eta erregaiekin lotutako gastuak. Horrez gain, instalazioen mantentze lanak geroz eta premiazoagoak ziren eta material mugikorra ere zahartzen ari zen pixkanaka; beraz, egoera are eta larriagoa bihurtu zen.

1918. urtera arte, 1917. urtean izan ezik, sozietate ustiatzaileak dibidenduak banatu zituen akziodunen artean,<sup>94</sup> eta, horrez gain, aurre egin zien betekizunen zerbitzuei. Haatik, gastuak geroz eta handiagoak ziren –sektoreko beste hainbat enpresatan bezalaxe–, eta, beraz, 1919. urtean, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak %15eko errekarua aplikatu zien garai hartan indarrean zeuden tarifei; Gobernuak errekaru hori egiteko baimena eman zion Konpainiari, diru sartze osagarrien bi herenak langileen soldata hobetzeko erabil zituzan<sup>95</sup>. Hurrengo ekitaldian, Estatuak zenbait aurrerakin itzulgarri eman zizkion, Konpainiari soldaten igoerari aurre egin ahal izateko eta 1919ko apirilaren 3ko Errege Dekretuak ezarritako zortzi orduko lanaldia aplikatzeak ekarri zituen kostuen igoera ordaindu ahal izateko.<sup>96</sup>

Estatuaren laguntzei esker, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko trenbideak ustiapen koefiziente positiboari etsi ahal izan zion: hala, %2ko dibidendu txikia banatu zuen 1926.

La puesta en servicio de la prolongación a Pedernales incidió positivamente en los resultados de la empresa, que experimentaron un crecimiento sostenido de los viajeros y las mercancías transportados, lo que exigió incrementar el material móvil disponible a partir de la segunda década del siglo XX. Dados los positivos resultados económicos, la línea despertó el interés de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, empresa liderada por los Chávarri, socios políticos y empresariales de los Gandarias, que se encontraba en plena expansión a principios del siglo XX.<sup>93</sup> Sin embargo, la operación de compra solamente era viable en caso de poder adquirir también el ferrocarril de Bilbao a Durango, opción que no fue aceptada por los propietarios del Central de Vizcaya, frustrando la proyectada absorción.

La crisis económica iniciada a raíz del estallido de la primera guerra mundial supuso un rápido incremento de los gastos, sobre todo en lo que respecta a los capítulos de personal y combustibles, situación que se vio agravada por el progresivo aumento de las necesidades de mantenimiento de las instalaciones y el material móvil que envejecían poco a poco.

Hasta el año 1918, y a excepción de 1917, la sociedad explotadora pudo repartir dividendos entre sus accionistas,<sup>94</sup> al mismo tiempo que hacía frente al servicio de las obligaciones. Pero ante el creciente incremento del gasto, y al igual que otras empresas del sector, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales se acogió, en 1919, al recargo del 15% sobre las tarifas vigentes, autorizado por el Gobierno con el fin de destinar las dos terceras partes de los ingresos suplementarios que se obtuvieran a mejorar las condiciones salariales del personal.<sup>95</sup> En el siguiente ejercicio comenzó a percibir una serie de anticipos reintegrables aportados por el Estado con el fin de satisfacer los aumentos de salarios y jornales así como al incremento de costes que supuso la aplicación de la jornada de ocho horas implantada por Real Decreto el 3 de abril de 1919.<sup>96</sup>

Gracias a las ayudas estatales, el Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales logró mantener un coeficiente de explotación positivo, llegando a repartir en el año 1926 un pequeño

<sup>93</sup> Mende berriarekin batera, Santander-Bilbo Trenak Bilbo-Areeta eta Areeta-Plentzia tren konpainia ustiatzaile txikiak erosi zituzten.

<sup>94</sup> %2 1894.-1901. urteetan, eta %4, berriz, 1902.-1908. urteetan. 1908.-1910. urteetan, berriz, %2, eta %4 1911.-1914. urteetan, %2 1915ean eta %4, berriz, 1916.-1918. urteetan.

<sup>95</sup> Errekargu hori 1918ko abenduaren 26ko Errege Dekretuaren bidez onartu zen, eta Espainiako tren enpresa guztietan aplikatu zen. Errekargu hori trenbideetako langileek 1917ko grebaren ondoren lortutako soldata igoera orekatzeko onartu zen.

<sup>96</sup> Aurrerakin itzulgarria 1920. urteko martxoaren 24an Gaceta de Madrid aldizkarian argitaratutako Errege Ordenaren bidez onartu zen.

<sup>93</sup> Con el cambio de siglo, los Ferrocarriles de Santander a Bilbao adquirieron las pequeñas compañías explotadoras de los ferrocarriles de Bilbao a Las Arenas y de Las Arenas a Plencia.

<sup>94</sup> Del 2% entre 1894 y 1901, del 4% entre 1902 y 1908, nuevamente del 2% entre 1908 y 1910, del 4% entre 1911 y 1914, del 2% en 1915, y del 4% en 1916 y 1918.

<sup>95</sup> Este recargo fue aprobado por Real Decreto de 26 de diciembre de 1918 y era extensivo a todas las empresas ferroviarias españolas, siendo otorgado en compensación a los aumentos de jornal logrados por los trabajadores ferroviarios tras la gran huelga de 1917.

<sup>96</sup> El anticipo reintegrable fue aprobado por Real Orden publicada en la Gaceta de Madrid el 24 de marzo de 1920.

urtean akziodunen artean. Edonola ere, gobernauk enpresei emandako finantza laguntza behin-behinekoa zen, konpainia ustiatzaileen krisia nolabait arintzeko eta trenbide sistemak aurrera jarraitzeko. Hori dela eta, erreargua eta aurrerakina baino irtenbide sendoagoak bilatzeko –azaleko eta aldi baterako konponbideak baino ez ziren– eta egoera behar bezala konpontzeko, Zuzendaritza Militarrek –Miguel Primo de Rivera zen horren burua– sektorea berriro bideratzea erabaki zuen. Horren ondorioz, Errege Lege Dekretua aldarrikatu zen 1924ko uztailaren 12an, eta, horrekin batera, Trenbide Estatutu berria onartu zuten.

Trenbide Estatutu berri horren funtsezko lau printzipioak hauek ziren:<sup>97</sup>

- Estatuak kapitala ematea Espainiako trenbide sarea hobetzeko.
- Tarifa berriak ezartzea, enpresen bideragarritasun ekonomikoa bermatu ahal izateko.
- Legedi berria ezartzea, etorkizunean Estatuak trenbideen egoera bere gain har zezan.
- Enpresen kudeaketan esku hartzea, hainbat alderdi garrantzitsu kontrolatuz: esaterako, horien zorren areagotzea.

Zalantzarik gabe, lehenengo bi puntuek piztu zuten trenbide enpresa guztien interes handiena, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko arteko Trenbidea barne; hain zuzen, Estatutua indarrean egon zen bitartean, bi puntu horiek baino ez ziren benetan garatu. Helburu horiek lortzeko, zor publikoaren jaulkipena bultzatu, eta, horri esker, Trenbideetako Kutxaren egoera hobetu zen –kutxa horretatik ordaindu nahi zituzten egin beharreko hobeak lan guztiak–.

Dekretua argitaratu zuten egunetik aurrera, 1924ko uztailaren 12ko Errege Dekretuak hiru hileko epea eman zien enpresa ustiatzaileei erregimen berrian sartzeko eskaera egiteko. Hori egin ezean, enpresek tarifen gaineko %15eko igoera jasotzeko eskubidea galtzen zuten, baita langileen soldatak hobetzeko aurrerakin itzulgarria eskuratzeko eskubide ere. Horrenbestez, eta enpresen kudeaketa askatasuna mugatu arren, honako enpresa hauek segituan sartu ziren Trenbide Estatutuan:

dividendo del 2% a sus accionistas. Sin embargo, el apoyo financiero del gobierno a las empresas se había establecido de forma provisional, a fin de paliar la crisis de las compañías explotadoras y la consiguiente amenaza de paralización del sistema ferroviario. Por ello, con el fin de poner orden y buscar soluciones más sólidas que el recargo y el anticipo, que tan sólo podían parchear temporalmente la situación, el Directorio Militar presidido por el general Miguel Primo de Rivera, decidió impulsar la reordenación del sector, lo que desembocó en la promulgación del Real Decreto Ley del 12 de julio de 1924, que suponía la aprobación de un nuevo Estatuto Ferroviario.

Este nuevo Estatuto Ferroviario descansaba sobre cuatro principios básicos:<sup>97</sup>

- Aportación de capitales del Estado para la realización de mejoras en la red ferroviaria española.
- Establecimiento de nuevas tarifas que permitieran garantizar la viabilidad económica de las empresas.
- Implantación de una nueva legislación que debía facilitar en el futuro el rescate de las líneas por parte del Estado.
- Intervención en la gestión de las empresas, controlando aspectos tan importantes como su creciente endeudamiento.

Sin lugar a dudas, los dos primeros puntos fueron los que más interesaron a las diversas empresas ferroviarias, incluido el Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, y de hecho, fueron los únicos que verdaderamente se desarrollaron durante el periodo de vigencia del nuevo Estatuto. Con esta finalidad, se realizó una emisión de deuda pública, que permitió nutrir la Caja Ferroviaria, desde la que se pretendían financiar todas las mejoras a realizar.

El Real Decreto del 12 de julio de 1924 concedía a las empresas explotadoras un plazo de tres meses, a partir de su publicación, para solicitar el ingreso en el nuevo régimen. De no hacerlo, automáticamente perdían el derecho a percibir el incremento del 15% sobre las tarifas así como el anticipo reintegrable para la mejora de los salarios del personal. Así, y a pesar de las limitaciones a su libertad de gestión que ello podía suponer, rápidamente se integraron en el Estatuto Ferroviario las siguientes empresas:

<sup>97</sup> Wais, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles*, 632. or.

<sup>97</sup> Wais, Francisco, *Historia de los ferrocarriles españoles*, p. 632.

## Trenbide zabalak

- Compañía del Norte
- Madrildik Zaragoza eta Alacanterrainoko linea
- Ferrocarriles Andaluces
- Madrildik Cáceres eta Portugalerrainoko linea
- Caminos de Hierro del Sur de España
- Medina del Campotik Zamora eta Ourense eta Vigorainoko trenbidea
- Salamancatik Portugalgo mugarainoko linea
- Zafatik Huelvarainoko linea
- Lorcatik Baza eta Águilaserainoko linea
- Soriatik Nafarroarainoko linea
- Medina del Campotik Salamancarainoko linea
- Santiagotik Carril eta Pontevedrarainoko linea
- Alcantarillatik Lorcarainoko linea
- Argamasillatik Tomellosorainoko linea
- Molletetik Caldas de Montbuyrainoko linea
- Enpresa horiek guztiek 10.952 kilometroko trenbidea osatzen zuten.

## Trenbide meheak

- Ferrocarriles de Mallorca
- Ferrocarriles de Castilla
- Minas y Ferrocarril de Utrillas
- Madrildik Aragoirainoko linea
- Ferrocarril del Cantábrico
- Villenatik Alcoyra eta Yeclarainoko linea
- Estratégicos y Secundarios de Alicante
- Sociedad Minera Guipuzcoana
- Valdepeñastik Puertollanorainoko linea
- Madrildik Villa del Pardorainoko linea
- Manresatik Bergarainoko linea
- «El Irati» sozietatea
- Ferrocarril del Bidasoa
- Sádabatik Gallurrerainoko linea
- Olotetik Gironarainoko linea
- Alcoytik Gandiarainoko linea
- Ferrocarriles Económicos Españoles
- Valladolidetik Medina de Riosecorainoko linea
- «La Caridad de Aznalcollar» sozietatea
- Astillerotik Ontanedarainoko linea
- Harotik Ezcarayrainoko linea
- Palmatik Sollerrerainoko linea

## En vía ancha

- Compañía del Norte
- Madrid a Zaragoza y Alicante
- Ferrocarriles Andaluces
- Madrid a Cáceres y Portugal
- Caminos de Hierro del Sur de España
- Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo
- Salamanca a la frontera de Portugal
- Zafra a Huelva
- Lorca a Baza y Águilas
- Ferrocarriles de Soria a Navarra
- Medina del Campo a Salamanca
- Santiago a Carril y Pontevedra
- Alcantarilla a Lorca
- Argamasilla a Tomelloso
- Mollet a Caldas de Montbuy
- Lo que suponía una longitud total de 10.952 kilómetros de vías férreas.

## En vía estrecha

- Ferrocarriles de Mallorca
- Ferrocarriles de Castilla
- Minas y Ferrocarril de Utrillas
- Madrid a Aragón
- Ferrocarril del Cantábrico
- Villena a Alcoy y Yecla
- Estratégicos y Secundarios de Alicante
- Sociedad Minera Guipuzcoana
- Valdepeñas a Puertollano
- Madrid a Villa del Pardo
- Manresa a Berga
- Sociedad «El Irati»
- Ferrocarril del Bidasoa
- Sádaba a Gallur
- Olot a Gerona
- Alcoy a Gandía
- Ferrocarriles Económicos Españoles
- Valladolid a Medina de Rioseco
- Compañía «La Caridad de Aznalcollar»
- Astillero a Ontaneda
- Haro a Ezcaray
- Palma a Sóller
- Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos

- Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos
- Ferrocarril de La Carolina y Prolongaciones
- Villacañastika Quintanar de la Ordenarainoko linea
- Zornotzatik Gernika eta Sukarrietarainoko linea
- Cortestik Borjarainoko linea
- Arriondastik Covadongarainoko linea
- Alaroko linea
- Ferrocarril del Condado de Huelba

Enpresa horiek guztiek 1.926 kilometroko trenbidea osatzen zuten.<sup>98</sup>

Gainerako enpresen antzera, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak berehala eskatu zuten Trenbide Estatutuan sartzeko baimena, eta 1926ko apirilaren 14an sartu zen erregimen berrian.<sup>99</sup>

Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak helburu hauek lortzeko izan nahi zuten Trenbide Estatutuko kide:

- Ordura arte Estatuarengandik jasotako laguntza ekonomikoei eustea; Trenbide Estatutuko kide izango ez balitz, laguntza horiek galdu egingo litzuzke.
- Estatuaren laguntza jasotzea, Sukarrieta eta Bermeo arteko luzapena eraikitzeke.
- Material mugikorra eta trenbidearen instalazioak modernizatzeke behar zituen baliabideak lortzeko.<sup>100</sup>

Trenbide Estatutu berrian sartzeak Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiako arduradunen baikortasuna piztu zuen arren, 1927. urtean enpresa dirua galtzen hasi zen berriz; urte horretan bertan, gainera, zenbait errepide egin zituzten inguruan eta, horiekin batera, garraio zerbitzuak ere eskaintzen hasi ziren. Egoera horrek bere horretan jarraitu zuen 1932. urtera arte; hau da, enpresa bertan behar utzi zuten arte.

Hasiera-hasieratik, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Trenbide Konpainiak hitzarmen batzuk ezarri zituen zen-

- Ferrocarril de La Carolina y Prolongaciones
- Villacañas a Quintanar de la Orden
- Amorebieta a Guernica y Pedernales
- Cortes a Borja
- Arriondas a Covadonga
- Ferrocarril de Alaró
- Ferrocarril del Condado de Huelva

Lo que sumaba una longitud total de 1.926 kilómetros.<sup>98</sup>

Al igual que las restantes empresas, la del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales solicitó de inmediato el ingreso en el Estatuto Ferroviario, siendo admitida en el nuevo régimen el 14 de abril de 1926.<sup>99</sup>

Los objetivos que perseguía la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales con el ingreso en el Estatuto Ferroviario, eran, los siguientes:

- Mantener las ayudas económicas del Estado que hasta el momento había percibido y que habría perdido de no ingresar en el nuevo Estatuto Ferroviario.
- Lograr el apoyo estatal para la construcción de la prolongación entre Pedernales y Bermeo.
- Recibir los recursos necesarios para modernizar el material móvil y las instalaciones de la línea.<sup>100</sup>

A pesar de que el ingreso en el nuevo Estatuto Ferroviario invitaba al optimismo de los responsables del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, lo cierto es que a partir de 1927, y coincidiendo con el establecimiento de diversos servicios de transporte de viajeros por carretera en la zona, la empresa inauguró una nueva etapa de pérdidas que se prolongaría hasta el abandono de la concesión en 1932.

Desde su inauguración, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales había establecido convenios

<sup>98</sup> Alfonso Peña Boeuf, *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario, II. Lib.*, 11. or.

<sup>99</sup> Apirilaren 14ko Errege Ordena hil bereko 21ean argitaratu zen *Gaceta de Madrid* aldizkarian. Egun horretan bertan beste zenbait enpresa ere sartu ziren erregimen berrian: Bidasoako Trenbide Konpainia, Aznalcollarko «La Caridad» Meatze Sozietatea, Madrildik Aragoirainoko Trenbidea, Manresatik Bergarainoko Tranbia eta Gipuzkoako Meatze Sozietatea (Plazaolako Trenbidea). Trenbide horietatik guztietatik, Zornotzatik Sukarrietarainoko trenak baino ez du iraun.

<sup>100</sup> Trenbideetako Kutzak gehienez 570.333 pezeta gastatzeko baimena eman zion Konpainiari; diru horrekin, instalazio eta material mugikorra hobetuko zuten. 1929ko abenduaren 31rako 414.909 pezetako inbertsioa egin zuten, guztira. Alfonso Peña Boeuf, *Op. Cit.*, 157. or.

<sup>98</sup> Alfonso Peña Boeuf, *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario, tomo II*, p. 11

<sup>99</sup> La Real Orden del 14 de abril fue publicada en la *Gaceta de Madrid* el 21 del mismo mes. En la misma fecha ingresaron en el nuevo Régimen Ferroviario la Compañía del Ferrocarril del Bidasoa, la Sociedad de Minas «La Caridad» de Aznalcóllar, la del Ferrocarril de Madrid a Aragón, el Tranvía de Manresa a Berga y la Sociedad Minera Guipuzcoana (Ferrocarril del Plazaola). De todas estas líneas, únicamente ha logrado sobrevivir el paso de los años la de Amorebieta a Pedernales.

<sup>100</sup> La Caja Ferroviaria autorizó a la Compañía a efectuar un gasto máximo de 570.333 pesetas, destinadas a la mejora de instalaciones y material móvil, de las que a 31 de diciembre de 1929 se habían invertido un total de 414.909 pesetas. Alfonso Peña Boeuf, *Op. Cit.*, p. 157

bait galdi gidarirekin, eskualdeko herrien eta Gernikako eta Sukarrietako geltokien arteko loturak antolatzen. Lotura horiek oso komenigarriak ziren trenarako, bezeroak ziurtatzen baitzituzten. Hala ere, lehenengo autobusekin batera, enpresa berriak ere sortu ziren eta, horiek, trenarekin loturak ezarri beharrean, nahia-  
go zuten bezeroak beren helmugetara zuzenean eramatea, batez ere Bilbora.

1927ko urriaren 25ean, Francisco de Azcarretak Bilbo eta Bermeo arteko garraio zerbitzua ustiatzeko baimena lortu zuen, trenbidearen ibilbide beretik. Lehiakide berriari aurre egiteko, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainia Ferrocarriles Vascongados Konpainiarekin<sup>101</sup> akordio batera heltzen saiatu zen, zerbitzu konbinatuaren tarifak murrizteko. Horren ondorioz, trena aukera erakargarriagoa izango zen errepide bidezko garraioa baino.<sup>102</sup>

Tren enpresek eta autobus zerbitzuaren kudeatzaileak laster ulertu zuten tarifa gerra batek kalteak eragingo zituela bi alderdietan; beraz, 1928ko urriaren 30ean, hiru konpainiek elkarlanerako hitzarmen bat adostu zuten. Hauek dira hitzarmen horren alderdirik esanguratsuenak:<sup>103</sup>

1.- *Azcarretak Sukarrietara heldu edo Sukarrietarantz ateratzen ziren trenen erabiltzaileak hartuko zituen bere autobusetan. Sukarrietatik Bermeorainoko bidea egingo zuten autobusek, Mundakan geldituta.*

2.- *Azcarretak Bermeon eta Mundakan txartel konbinatuak erosten zituzten bidaiari guztiak eramango zituen autobusez, bai Gernikara (joan-etorrikoa), bai Zornotzara (joatekoa eta joan-etorria), baita Bilbora ere (joatekoa eta joan-etorrikoa). Gauza bera egingo zuen Bilbotik Bermeora eta Mundakara joateko txartelak (joanekoak eta joan-etorrikoak) erosten zituzten bidaiariekin.*

3.- *Txartel horien zenbateko gordina Azcarreta jaunaren eskuetan geratuko zen.*

4.- *Horren ordainetan, Azcarretak urteko hirurogeita hamabost mila pezeta ordaindu beharko zizkien tren enpresei, aurreko kontzeptuaren bidez bildutako dirua edozein izanda ere. Kopuru horretatik, Zornotza-*

con diversos cocheros para organizar enlaces de las poblaciones de la comarca y las estaciones de Guernica y Pedernales, con lo que su tráfico se convertía en un importante aporte de clientes para el tren. Sin embargo, con la aparición de los primeros autobuses, surgieron nuevas empresas que en lugar de combinar con el ferrocarril, optaron por dirigir a sus clientes directamente hacia sus destinos, principalmente a Bilbao.

El 25 de octubre de 1927, Francisco de Azcarreta obtuvo una concesión para la explotación de un servicio de transporte de viajeros entre Bilbao y Bermeo por una ruta prácticamente coincidente con la del ferrocarril. Con el fin de poder hacer frente al nuevo competidor, el Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales intentó llegar a un acuerdo con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados<sup>101</sup> para reducir las tarifas de sus servicios combinados lo que permitiría aumentar el atractivo del servicio ferroviario frente a la alternativa de la carretera.<sup>102</sup>

Tanto las empresas ferroviarias como el concesionario de los autobuses pronto comprendieron que embarcarse en una guerra de tarifas podría resultar lesivo para los intereses de ambas partes, por lo que el 30 de octubre de 1928 las tres compañías alcanzaron un acuerdo de colaboración según los siguientes términos:<sup>103</sup>

1.- *El Señor Azcarreta atendería con sus autobuses el servicio combinado de todos los trenes que llegasen o salieran a Pedernales, entre este punto y Bermeo, deteniéndose en Mundaca.*

2.- *El Señor Azcarreta se comprometía a transportar de Bermeo a Pedernales y viceversa, sin coste para las empresas ferroviarias, todos los viajeros tenedores de billetes combinados con el ferrocarril que se expidieran en Bermeo y Mundaca para Guernica (ida y vuelta), Amorebieta (sencillos y de ida y vuelta), y Bilbao (sencillos y de ida y vuelta), así como de los que se expidieran en Bilbao con destino a Bermeo y Mundaca (sencillos y de ida y vuelta).*

3.- *El importe bruto de estos billetes sería ingresado a favor del Sr. Azcarreta.*

4.- *En contrapartida, el Señor Azcarreta debía abonar a las empresas ferroviarias, cualquiera que fuera la recaudación obtenida en el concepto anterior, la suma de setenta y cinco mil pesetas anuales, a pagar mensual-*

<sup>101</sup> Garai bateko Ferrocarril Central de Vizcaya enpresaren ondorengoak.

<sup>102</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1928ko otsailaren 13ko saioa.

<sup>103</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1928ko urriaren 29ko saioa.

<sup>101</sup> Herederos del antiguo Ferrocarril Central de Vizcaya.

<sup>102</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 13 de febrero de 1928.

<sup>103</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 29 de octubre de 1928.



*tik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak 39.062 pezeta hartuko zituen eta gainerakoa berriz, Ferrocarriles Vascongados Konpainiak.*

*5.- Azcarretaren zerbitzuen truke kobratu beharreko tarifak hitzarmenaren arabera adostuko ziren, eta autobus konpainiaren buruak ezin zituen tarifa horiek murriztu tren enpresen baimenik gabe; beste hainbeste gertatzen zen tren enpresekin ere, ezin baitzuten gauza bera egin errepide zerbitzuetako enpresaren baimenik gabe.*

Hasieran, hitzarmen horren iraupena urtebetekoa zen, 1928ko abenduaren batetik aurrera. Hitzarmen horren bidez, tren konpainiek gutxieneko diru sartzeak ziurtatu nahi zituzten, autobusek kenduko zieten trafikoa nolabait orekatu ahal izateko. Errepide bidezko zerbitzuen kudeatzaileari dagokionez –Azcarreta–, hitzarmenak bere negozioa tarifa gerrarik gabe kudeatzeko aukera ematen zion. Jakina da Azcarretak etekin handiak lortzeko itxaropena zuela, bestela ez baitzuen inolaz ere tren enpresek eskatutako konpentsazioa onartuko.

Lehiakidearekin hitzarmena adostu arren, Sukarrietako trenaren egoera ekonomikoa geroz eta zailagoa zen; beraz, tren zerbitzua Ferrocarriles Vascongados Konpainiari saltzeko aukera aztertzen hasi ziren. Lehen proposamena Juan Tomas de Gandarias Konpainiaren presidentek aurkeztu zuen 1929ko martxoaren 10ean. Proposamen horretan, Gandariasek akzio guzti-guztiak eskaini zizkion Ferrocarriles Vascongados Konpainiari interes finkorik gabeko bonoen truke –baimenen esku aldaketa adostu aurretik geratzen zen epean amortiza zitezkeenak–. Titulu horiek linea ustiatzeko sortutako etekinetatik interesak sortzen zituzten.<sup>104</sup>

Lehen proposamena egin eta denbora gutxira, trenbideak Bermeoraino luzatzeko proiektuak abian jarri ziren berriz. Obrak amaitzerakoan, linea horretako trafikoa gora egingo zuela espero zenez, Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak beste proposamen bat egin zuen, akzioek eman zezaketan etekina %3tik gorakoa izango zelakoan. Aurreikuspen hori oinarri hartuta, Konpainiak honako hau proposatu zuen: enpresa saltzekotan, akzioek beren balore nominalaren %60an baloratu behar zirela.<sup>105</sup>

*mente. De esta cifra, 39.062 pesetas correspondían a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales y el resto a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.*

*5.- Las tarifas a percibir por los servicios prestados por el Señor Azcarreta quedaban sujetas al convenio, no pudiendo éste rebajarlas sin autorización de las empresas ferroviarias, al igual que éstas tampoco podrían hacer lo propio con las suyas sin consentimiento previo del concesionario del servicio de carretera.*

El plazo inicial de vigencia de este convenio era de un año a partir de su entrada en vigor, el primero de diciembre de 1928 y con él, las compañías ferroviarias pretendían asegurarse unos ingresos mínimos con el que podrían compensar el tráfico que previsiblemente les arrebataría el servicio de autobuses. Por lo que respecta al concesionario del transporte por carretera, el Señor Azcarreta, el acuerdo le permitía gestionar su negocio sin temor a una guerra de precios por parte del ferrocarril. Resulta fácil suponer que las expectativas de beneficio del mismo serían lo suficientemente sólidas como para poder hacer frente con holgura a la compensación exigida por las empresas ferroviarias.

A pesar del acuerdo con su directo competidor, la situación económica del ferrocarril de Pedernales era cada día más delicada, por lo que comenzó a estudiar seriamente la posibilidad de vender la concesión a los Ferrocarriles Vascongados. La primera propuesta fue presentada por el presidente de la Compañía, Juan Tomás de Gandarias, el 10 de marzo de 1929 y en ella sugería que Vascongados adquiriera la totalidad de las acciones a cambio de bonos sin interés fijo y amortizables durante el plazo que todavía restaba a la concesión. Estos títulos deberían devengar los beneficios que entretanto arrojará la explotación de la línea.<sup>104</sup>

Al poco tiempo de haber realizado esta primera propuesta, volvieron a reactivarse los proyectos de prolongación de las vías hasta Bermeo. Como era de esperar que una vez realizada la obra el tráfico de la línea se incrementase, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales replanteó la anterior oferta al considerar que el rendimiento probable de las acciones no sería menor del 3%, por lo que exigían que en caso de compra, las acciones deberían valorarse, al menos, al 60% de su valor nominal.<sup>105</sup>

<sup>104</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1929ko maiatzaren 27ko saioa.

<sup>105</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1929ko irailaren 19ko saioa.

<sup>104</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 27 de mayo de 1929.

<sup>105</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 19 de septiembre de 1929.

Baldintza berri horiek ez ziren Ferrocarriles Vascongados Konpainiaren gustukoak izan eta, horren ondorioz, enpresa horrek eskualdean bere kabuz lanean hastea erabaki zuen, tren zerbitzua kudeatzeko baimena bere gain hartuta eta Francisco Azcarretaren hamasei autobusak erositak. Autobus horiek guztiak 800.000 pezetaren truke erosi zituzten, Automóviles Vascongados Konpainia filialaren bidez.<sup>106</sup> Eragiketa hori 1929ko azaroaren 22an gauzatu zen eta, salmenta biribiltzeko, Gernikatik igarotzen zen Bilbo-Lekeitio linea ere bereganatu zuen Ferrocarriles Vascongados Konpainiak 1929ko abenduaren 1ean, baita Bilbo-Elantxobe linea ere, urte bereko abenduaren 21ean (hori ere Gernikatik igarotzen zen).<sup>107</sup>

Autobus zerbitzua kudeatzeko baimena Automóviles Vascongados Konpainiaren esku geratu zenetik, errepidearen lehia nabarmen areagotu zen, Konpainia horren jatorrizko enpresaren jarrerak –Ferrocarriles Vascongados Konpainia– sustatu egin baitzuen egoera hori; izan ere, azken horrek ahal zuen guztia egin zuen Zornotzatik Gernika–Lumo eta Sukarrieta rainoko Trenarekin lotutako trafiko konbinatua eragozteko: horrenbestez, ordutegiak aldatzeaz gain, Zornotzako trenen loturak noiznahi kendu edo Bilbo eta Sukarrieta artean zebiltzan bagoiak berogailurik edo argirik uzten zituen.

Egoera zailagoa egin zen, gainera, 1930eko abenduaren 13an lur jausi larriak gertatu baitziren Zugaztietako trenbidean eta, horren ondorioz, zerbitzua bertan behera utzi behar izan zuen hiru hiruhilabete baino gehiagoz.<sup>108</sup> Azpiegitura konpondu ondoren, bste arazo bat agertu zen: Errepublikako Gobernuaren Dekretu batek –1931ko apirilaren 15ekoa– bertan behar utzi zuen berariazko deklarazioetan jaso gabeko Primo de Riveraren Diktadura garaiko legedi guztia. Ondorioz, Trenbide Estatutua ere desagertu egin zen eta, horrekin batera, Estatuko dirulaguntza guztiak ere bai. Enpresaren finantza egoera –1920tik aurrera 1.148.161,85 pezeta jaso zituen Estatuarengandik<sup>109</sup> –ezinbestean hasi zen gainbeheran eta, 1932. urtearen hasieran, enpresak bere jarduera uzteko asmoaren berri eman zuen.

Egoera horren aurrean, Herri Lanen Ministerioak Ferrocarriles Vascongados Konpainiari proposatu zion enpresa horren ustiapenaren

Las nuevas condiciones exigidas no resultaron del agrado de Vascongados, por lo que esta empresa decidió implantarse en la comarca por su cuenta, mediante la compra de la concesión, así como de los dieciséis autobuses propiedad del Francisco Azcarreta, por un importe de 800.000 pesetas, a través de su filial, la Compañía de Automóviles Vascongados.<sup>106</sup> La operación, materializada el 22 de noviembre de 1929, se complementó con la incorporación de la línea de Bilbao–Lequeitio por Guernica, el 1 de diciembre de 1929 y la de Bilbao a Elantxobe, también por Guernica el 21 de diciembre del mismo año.<sup>107</sup>

Desde el momento en que la concesión del servicio de autobuses pasó a manos de la Compañía de Automóviles Vascongados, la competencia de la carretera se recrudesció notablemente, al verse favorecida por la actitud de su casa matriz, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que hizo todo lo posible para entorpecer el tráfico combinado con el Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Lumo y Pedernales, modificando los horarios, suspendiendo arbitrariamente los enlaces de trenes en Amorebieta o no dando calefacción ni alumbrado a los coches directos que circulaban entre Bilbao y Pedernales.

Para complicar aun más la situación, el 13 de diciembre de 1930, graves corrimientos de tierra interceptaron la vía a la altura de Zugaztietia, lo que obligó a suspender el servicio durante más de tres meses.<sup>108</sup> Reparada la infraestructura, un nuevo problema vino a deteriorar la delicada posición económica de la Compañía, ya que un Decreto del nuevo Gobierno de la República, dispuesto el 15 de abril de 1931, dejaba en suspenso toda la legislación promulgada durante la Dictadura de Primo de Rivera que no fuera objeto de otra distinta y expresa declaración, lo que de hecho supuso la liquidación del Estatuto Ferroviario y la consiguiente pérdida de la mayor parte de las subvenciones estatales. Las finanzas de la empresa, que desde 1920 había recibido del erario público la no despreciable cifra de 1.148.161,85 pesetas,<sup>109</sup> se deterioraron de forma irreversible, por lo que a principios de 1932, la empresa se vio en la obligación de anunciar su intención de renunciar a la explotación.

Ante esta situación, el Ministerio de Obras Públicas consultó a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados sobre la posibilidad de

<sup>106</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1928ko irailaren 19ko saioa.

<sup>107</sup> José Antonio Guerricabeitia. *100 Años Cía. de los Ferrocarriles Vascongados, S.A.*, 95. or.

<sup>108</sup> Ezinezkoa izan da linea berriz noiz ireki zen jakitea; hala ere, *El Liberal* egunkariak lineak bertan behera utzita zeudela azaltzen zuen 1931ko martxoaren 8ko edizioan eta, beraz, konpainia usiatzailak langile guztiak kaleratzea erabaki zuela.

<sup>109</sup> Konpainiaren kapital sozialaren antzeko kopurua.

<sup>106</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 19 de septiembre de 1928.

<sup>107</sup> José Antonio Guerricabeitia. *100 Años Cía. de los Ferrocarriles Vascongados, S.A.*, p. 95.

<sup>108</sup> No ha sido posible determinar la fecha de reapertura de la línea, pero el diario *El Liberal*, en su edición del 8 de marzo de 1931 señalaba que la línea seguía interrumpida, por lo que la compañía explotadora había decidido despedir a todos sus empleados y obreros.

<sup>109</sup> Cifra muy similar al capital social de la Compañía.

ardura hartzea. Alabaina, Konpainia hori ere krisian murgilduta zegoen, 1929an munduan izandako finantza sistemaren porrotaren ondorioz. Gauzak horrela, Ferrocarriles Vascongados Konpainiak ezin zuen halako konpromisorik hartu, baldin eta Estatuak ustiapenaren defizita estaltzeko adina baliabide ematen ez bazizkion.<sup>110</sup>

1932ko martxoaren 7an, Zornotzatik Gernika eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiak jakinarazi zuen martxoaren 15ean emango zuela azken zerbitzua<sup>111</sup>. Hala ere, azkenean, martxoaren 31 arte luzatu zuten jardura. Gau horretan bertan, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak bere gain hartu zuen Zornotzatik Sukarrietarainoko trenaren kudeaketa. Hala agertu zen *El Noticiero Bilbaíno* aldizkariaren kronikan:<sup>112</sup>

### Zornotza-Gernika Trenbidea

*Trenbide, tranbia eta errepedeko garraioen Zuzendari Nagusia eta Alfonso Calzada Burdinbideetako Nazio-Sindikatuaren seigarren barru-*

que esta empresa se hiciera cargo de la explotación, pero, inmersa en la gran crisis económica posterior a la quiebra del sistema financiero mundial en 1929, Vascongados no se encontraba en condiciones de asumirla, salvo que el Estado le proporcionase los recursos necesarios para enjugar el déficit de la explotación.<sup>110</sup>

El 7 de marzo de 1932, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales anunció que el 15 de marzo sería el último día en que prestaría servicio la línea,<sup>111</sup> aunque finalmente prorrogó su actividad hasta el 31 de marzo. Esa misma noche, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado asumió la gestión del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, tal y como recogía en sus páginas la crónica de *El Noticiero Bilbaíno*:<sup>112</sup>

### El Ferrocarril de Amorebieta a Guernica

*Ayer estuvieron en la Presidencia de la Comisión Gestora el director general de ferrocarriles, tranvías y transportes por carretera, acompañado de don*



ERREPIDEKO GARRAIO MEKANIKOAK GARATU ZIRENEAN KONPETENTZIA HANDIA SORTU ZEN, ETA OSO ONDORIO LARRIAK EKARRI ZIZKION GERNIKAKO TRENARI. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES MECÁNICOS POR CARRETERA SUPUSO LA APARICIÓN DE UNA COMPETENCIA QUE TRAJÓ GRAVES CONSECUENCIAS AL FERROCARRIL DE GUERNICA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

<sup>110</sup> Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1932ko otsailaren 22ko saioa.

<sup>111</sup> Iragarpen horretan, Ferrocarriles Vascongados Konpainiak zenbait kamioi alokatzea erabaki zuen merkantziak Sukarrietako geltokietara garraiatu ahal izateko, bai abiadura txikian, bai abiadura handian. Ferrocarriles Vascongados. Administrazio Kontseiluaren akta, 1932ko martxoaren 7ko saioa.

<sup>112</sup> *El Noticiero Bilbaíno*, 1932ko apirilaren 1eko edizioa, ostirala.

<sup>110</sup> Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 22 de febrero de 1932.

<sup>111</sup> Ante este anuncio, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados decidió arrendar camiones para poder transportar las mercancías en régimen de gran y pequeña velocidad con destino a las estaciones de la línea de Pedernales. Ferrocarriles Vascongados. Acta del Consejo de Administración, sesión del 7 de marzo de 1932.

<sup>112</sup> *El Noticiero Bilbaíno*, edición del viernes 1 de abril de 1932.

tiaren idazkaria Kudeaketa Batzordearen lehendakaritzan egon ziren atzo eta agiri bat aurkeztu zioten Laiseca jaunari. Agiri horrek Burdinbideei buruzko Lege orokorraren 53. artikulua xedatzen duenari jarraituz Zornotza-Gernika-Sukarrieta trenbidea hurrengo 24 ordue-tan kontzesio konpainiari konfiskatu eta Juan Alonso Gato lehenengo dibisio-burua eta estatu ordezkariaren esku behinik behin uzteko agintzen zuen. Halaber, agintea duen bitartean ordezkari horrek zerbitzu publikoa mantentzeko ardura izango duela dio agiriak.

Trenbidearen ustiaketa egiten duen Estatu ordezkariak kontseilu-organo baten laguntza izango du. Bizkaiko Probintzia Diputazioaren ordezkariak, interesa duten udalek eta trenbideko langile zein agenteek Laguntza-Kontseilu horretan parte hartuko dute.

Alfonso Calzada, secretario del Sindicato nacional ferroviario (sexta zona) que fueron a entregar al señor Laiseca un oficio consignando que a tenor de lo dispuesto en el artículo 53 de la ley general de ferrocarriles, el sobrestante de la Primera División, don Juan Alonso Gato, como delegado del Estado y en nombre de éste, procederá, a partir de las 24 horas del corriente mes a incautarse provisionalmente de la línea férrea de Amorebieta a Guernica y Pedernales por cuenta de la Compañía concesionaria y cuidará además, mientras dure su mandato, de que no se interrumpa el servicio público.

La Delegación del Estado en la explotación del Ferrocarril será asistida de un Consejo que habrá de integrar representantes de la Diputación provincial de Vizcaya, de los Ayuntamientos interesados y de los agentes y obreros de la línea.

### Zornotza eta Gernika eta Lumo arteko trena, trafikoaren eta emaitzen bilakaera (1894-1931)

Urtea	Bidaiariak	Merkantziak (Tm)	Sarrerak (mila pezetatan)	Gastuak (mila pezetatan)	Koefizientea
1894	182.900	12.600	186.300	108.800	57,9
1895	175.800	18.500	190.700	102.500	53,7
1896	190.000	15.400	199.700	110.000	55,0
1897	192.700	17.900	199.600	112.200	56,2
1898	181.800	19.300	191.500	108.600	56,7
1899	195.300	17.200	200.200	111.600	55,7
1900	206.900	15.800	208.200	119.900	57,5
1901	216.900	17.900	230.800	147.900	64,0
1902	223.800	20.500	245.900	134.200	54,5
1903	232.200	22.400	259.500	146.600	56,4
1904	247.300	26.300	277.100	177.200	63,9
1905	236.300	27.600	277.600	158.600	57,1
1906	237.600	26.100	273.300	161.000	58,9
1907	239.600	29.400	294.100	168.400	57,2
1908	221.900	30.200	283.100	170.200	60,1
1909	209.400	28.700	217.900	170.200	78,1
1910	210.300	28.900	272.500	172.600	63,3
1911	213.800	29.500	280.100	167.900	59,9
1912	219.700	29.900	283.700	171.200	60,3
1913	226.600	35.000	290.400	173.700	59,8
1914	228.100	32.900	302.300	187.500	62,0
1915	235.700	31.300	298.700	187.500	62,7

### Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Lumo y Pedernales, evolución del tráfico y resultados (1894-1931)

Año	Viajeros	Mercancías (Tm)	Ingresos (miles de pesetas)	Gastos (miles de pesetas)	Coefficiente
1894	182.900	12.600	186.300	108.800	57,9
1895	175.800	18.500	190.700	102.500	53,7
1896	190.000	15.400	199.700	110.000	55,0
1897	192.700	17.900	199.600	112.200	56,2
1898	181.800	19.300	191.500	108.600	56,7
1899	195.300	17.200	200.200	111.600	55,7
1900	206.900	15.800	208.200	119.900	57,5
1901	216.900	17.900	230.800	147.900	64,0
1902	223.800	20.500	245.900	134.200	54,5
1903	232.200	22.400	259.500	146.600	56,4
1904	247.300	26.300	277.100	177.200	63,9
1905	236.300	27.600	277.600	158.600	57,1
1906	237.600	26.100	273.300	161.000	58,9
1907	239.600	29.400	294.100	168.400	57,2
1908	221.900	30.200	283.100	170.200	60,1
1909	209.400	28.700	217.900	170.200	78,1
1910	210.300	28.900	272.500	172.600	63,3
1911	213.800	29.500	280.100	167.900	59,9
1912	219.700	29.900	283.700	171.200	60,3
1913	226.600	35.000	290.400	173.700	59,8
1914	228.100	32.900	302.300	187.500	62,0
1915	235.700	31.300	298.700	187.500	62,7

Urtea	Bidaiariak	Merkantziak (Tm)	Sarrerak (mila pezetatan)	Gastuak (mila pezetatan)	Koefizientea
1916	267.500	39.500	336.000	223.400	66,4
1917	255.200	39.500	375.500	288.100	76,7
1918	245.400	35.400	428.700	321.700	75,0
1919	254.300	29.300	418.500	352.400	84,2
1920	278.500	29.000	424.200	342.700	80,7
1921	280.300	29.300	440.200	376.300	85,4
1922	264.900	30.900	391.400	326.600	83,4
1923	268.400	28.700	359.900	277.600	77,1
1924	297.800	35.300	350.800	282.900	80,6
1925	273.700	34.500	378.200	281.600	74,4
1926	262.900	35.200	367.600	303.200	82,4
1927	273.900	36.900	419.300	429.900	102,5
1928	277.500	35.800	392.300	403.700	102,9
1929	282.100	39.100	405.400	416.100	102,6
1930	236.200	30.700	375.000	363.300	96,0
1931	123.370	21.200	230.700	347.000	150,4

**Iturria,** Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, Memorias, 1894-1932

## LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO, 1932-1955

Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoa ez zen, ezta gutxiagorik ere, hogeita hamarreko hamarkadaren hasieran zailtasun ekonomikoak zituen tren enpresa bakarra, eta gehiago oraindik Trenaren Estatutua eta haren laguntza ekonomikoak desagertu zirenetik. Izan ere, kudeatzaileek emakida asko bertan behera utzi ahal izango zituztela aurreikusita, Herri Lan Ministerioak Lege Proiektua aurkeztu zuen Gorte Eratzailleen aurrean, 1932ko martxoaren 11n,<sup>113</sup> hau da, konpainiak ustiapena behin betiko utzi baino pixka bat lehenago. Bertan aldatu egiten zen Trenen Lege Orokorren 53. artikulua, honako hau esaten zuena, hain zuzen ere:

*Sei hilabeteko epearen barruan, eta emakida duen enpresaren kontura, behin behinean bermatu beharko da tren linea baten zerbitzu publikoa,*

<sup>113</sup> Gaceta de Madrid, 1932ko martxoaren 13a, 1828. or.

Año	Viajeros	Mercancías (Tm)	Ingresos (miles de pesetas)	Gastos (miles de pesetas)	Coeficiente
1916	267.500	39.500	336.000	223.400	66,4
1917	255.200	39.500	375.500	288.100	76,7
1918	245.400	35.400	428.700	321.700	75,0
1919	254.300	29.300	418.500	352.400	84,2
1920	278.500	29.000	424.200	342.700	80,7
1921	280.300	29.300	440.200	376.300	85,4
1922	264.900	30.900	391.400	326.600	83,4
1923	268.400	28.700	359.900	277.600	77,1
1924	297.800	35.300	350.800	282.900	80,6
1925	273.700	34.500	378.200	281.600	74,4
1926	262.900	35.200	367.600	303.200	82,4
1927	273.900	36.900	419.300	429.900	102,5
1928	277.500	35.800	392.300	403.700	102,9
1929	282.100	39.100	405.400	416.100	102,6
1930	236.200	30.700	375.000	363.300	96,0
1931	123.370	21.200	230.700	347.000	150,4

**Fuente,** Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, Memorias, 1894-1932

## LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO, 1932-1955

La Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales no era, ni mucho menos, la única empresa en dificultades económicas a principios de los años treinta, máxime tras la supresión del Estatuto Ferroviario y sus ayudas económicas. De hecho, ante la previsible avalancha de concesiones que podrían ser abandonadas por sus gestores, el Ministerio de Obras Públicas presentó a las Cortes Constituyentes, un proyecto de Ley, fechado el 11 de marzo de 1932,<sup>113</sup> es decir, en vísperas de que la compañía abandonara definitivamente la explotación, en el que se modificaba el artículo 53 de la Ley General de Ferrocarriles el cual disponía que:

*dentro del plazo de seis meses, y por cuenta de la Empresa concesionaria, deberá asegurar provisionalmente el servicio público de una línea ferroviaria, cuando se interrumpa total o parcialmente la explotación por causa de la*

<sup>113</sup> Gaceta de Madrid de 13 de marzo de 1932, p. 1828.

*Enpresa dela eta ustiapena erabat edo zati batean eteten denean. Epe hori igarota emakida duen erakundeak ez badu bere gain hartu ustiapena, emakida hori amaituta dagoela ulertuko da, eta, ondorioz, iraungitze espedientearekin eta haren ondorioekin aurrera egin beharko da.*

Proiektu berriaren hitzaurrean gogoratzen zen Trenen Lege Orokorra 1877koa zela, eta garai hartatik asko aldatu zirela tren negozioaren baldintzak, errepideko garraio mekanikoen kompetentzia handia zela eta. Egoera horren aurrean ikusi zen beharrezkoa zela Estatuari kentzea emakida jaso zuten enpresek bertan behera utzitako lineak “une honetan gure herrialdean, tren konpainia txikien artean sarritan gertatzen den gauza”, bere gain hartzeko beharra, eta, ondorioz, Ministerioak indarrean zegoen legeria aldatzea proposatu zuen, horrela estatuak erabateko askatasuna izan zezan titularrek bertan behera utzitako lineen behin behineko ustiapena bere gain hartzeko edo ez hartzeko.

Lege aldaketa horren lehenbiziko biktima Mollet eta Caldas (Bartzelona) lotzen zituen bide estuko trenbide txikia izan zen. Haren emakidadunak ustiapena utzi egin zuen 1932ko otsailaren 12an, eta Estatuak ez zuen bere gain hartu linearen kudeaketa.<sup>114</sup>

Horrelako aurrekariarekin, bazirudien argi zegoela Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbideak Caldasekoaren etorkizun berbera izango zuela. Hala ere, oraingoan ere interes politikoek trenaren alde egin zuten, eta, ondorioz, Estatuaren jarrera ez zen izan Kataluniako tren txikiaren kasuan izandako jarrera bera. Ez dugu ahaztu behar garai hartan Herri Lan Ministroa Indalecio Prieto zela, eta, jatorriz asturiarra bazen ere, karrera politiko gehiena Bizkaian burutu zuela, eta 1931n kongresuko diputatu aukeratu zutela Bizkaitik. Argi dago Gernikako linea bertan behera uztea ez zutela oso begi onez ikusiko hautesleek, eta hori, inolako zalantzarik gabe, izan zuten kontuan linearen ustiapenaz arduratzea erabaki zutenean.

1932ko martxoaren 31n, Gaceta de Madrid egunkariak, Estatuak linearen ustiapena bere gain hartzea agintzen zuen ministerioaren ordena argitaratu zuen,<sup>115</sup> eta Trenbideen Lehen Dibisioko Sobrestantea, Juan Alonso Gato jauna, izendatu zuen Estatuaren Ordez-kari. Bere lanean Bizkaiko Foru Aldundiko eta interesaturik zeuden udaletako ordezkariak osaturiko Kontseiluak lagunduko zion. Izan ere, erakunde horiek adierazia zuten trenaren kudeaketarako

*Empresa. Transcurrido aquel plazo sin que la entidad concesionaria se haga cargo de la explotación se tendrá la concesión por caducada, debiendo seguirse en el expediente de caducidad y en las consecuencias de este.*

El preámbulo del nuevo proyecto de ley recordaba que la Ley General de Ferrocarriles databa del año 1877, habiendo variado desde esa fecha las condiciones en que se desarrollaba el negocio ferroviario, debido a la gran competencia que ejercían los transportes mecánicos por carretera. Ante esta situación se consideraba necesario eximir al Estado de la obligación de realizar, «ni aun por cuenta ajena», incautación alguna provisional de líneas abandonadas por las empresas concesionarias, «caso ahora corriente en nuestro país entre las pequeñas Compañías ferroviarias», por lo que el Ministerio proponía modificar la legislación vigente con el fin de quedar en completa libertad de hacerse cargo o no, de la explotación provisional de las líneas abandonadas por sus titulares.

La primera víctima de esta modificación legislativa fue el pequeño ferrocarril de vía ancha que unía Mollet con Caldas (Barcelona), cuyo concesionario abandonó su explotación el 12 de febrero de 1932, sin que el Estado se hiciera cargo de su gestión.<sup>114</sup>

Con tan reciente antecedente, parecía evidente que el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales correría la misma suerte que el tren de Caldas. Sin embargo, una vez más los intereses políticos primaron a su favor, lo que hizo que la actuación del Estado fuera diferente a la del pequeño tren catalán. No debe olvidarse que, en aquel momento, el Ministro de Obras Públicas era Indalecio Prieto, quien, aunque asturiano de origen, había desarrollado la mayor parte de su carrera política en Vizcaya, provincia por la que había sido elegido diputado al congreso en las elecciones de 1931. No es difícil suponer que el abandono de la línea de Guernica no habría resultado muy popular entre su potencial electorado, hecho que sin lugar a dudas fue tenido en cuenta a la hora de tomar la decisión de hacerse cargo de su explotación.

El 31 de marzo de 1932, la Gaceta de Madrid publicaba la orden ministerial por la que el Estado se hacía cargo de la explotación de la línea,<sup>115</sup> nombrando al Sobrestante de la primera División de Ferrocarriles, Juan Alonso Gato, como Delegado del Estado. Sería asistido en sus funciones por un Consejo formado por representantes de la Diputación de Vizcaya y de los ayuntamientos intere-

<sup>114</sup> Carles Salmerón, *El Tren de Caldes*, 24 – 28 orr.

<sup>115</sup> Gaceta de Madrid, 1932ko martxoaren 31, 2.266 eta 2.267 orr.

<sup>114</sup> Carles Salmerón, *El Tren de Caldes*, pp. 24 a 28.

<sup>115</sup> Gaceta de Madrid del 31 de marzo de 1932, pp. 2.266 y 2.267.

laguntza ekonomikoa emateko asmoa. Horrez gain, treneko agenteak eta langileak ere laguntzeko prest zeuden.<sup>116</sup>

Trenbideen Lege orokorraren 53. artikuluan ezartzen zen emakidadunaren kontura egin beharreko sei hilabeteko behin behineko epealdia hasi ondoren, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak ahalegina egin zuen Ferrocarriles Vascongados enpresarekin, bere linea errentamenduan emateko, baina enpresa hark ez zuen proposamena onartu,<sup>117</sup> bere egoera ekonomikoa ez zelako oso ona eta bere mende zegoen Compañía de Automóviles Vascongados izenekoaren jardueraren aldeko apustua egin zuelako. Hala ere, aurrerago gertatuko zena ikusita, laster aldatu zuen iritzia.

Emakidadunaren kontura egin beharreko sei hilabeteko behin behineko epealdia amaitu ondoren, 1932ko irailaren 30ean, eta emakidadunak ez zuenez linearen kudeaketari berriro ekiteko interesik azaldu, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak bere gain hartu zuen zerbitzua behin betiko, eta, ondorioz, emakidari amaiera emateko espediente bultzatu zen.<sup>118</sup> Kudeatzaile berriaren lehenbiziko ekintzetako bat autobusen konpetentziari mugak jartzea izan zen. Horrela, urte horretako azaroaren 11n, Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera izenekoak amaitutzat jo zuen Gernikatik igarotzen ziren Bilbo eta Bermeo arteko autobusen emakida. Linea horren titularra Compañía de Automóviles Vascongados izenekoak zen, eta erabakia justifikatzeko, beharrezkoa zen administrazioaren baimenik gabe konpainia horrek bere tarifak aldatu izana argudiatu zen. Hori dela eta, azaroaren 27tik aurrera zerbitzua bertan behera utzi beharra agindu zen.

Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoaren erreakzioa berehala etorri zen, eta, bere mende zegoen enpresaren aldeko gestioak hastearekin batera, enpresaren Administrazio Kontseiluak Herri Lan Ministerioaren aldetik Zornotza eta Sukarrieta arteko trenaren ustiapena lortzeko negoziazioak hasi zituen.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> Foru Aldundiko Kudeaketa Batzordearen ordezkari Laiseca eta Madariaga jaunak izendatu zizuten. Udalerriren aldetik Gernikako eta Busturiko alkateak sartu ziren, eta langileen aldetik, Calzada jauna, 6. guneko Trenbideko Sindikatuaren Idazkaria eta Hidalgo jauna, langile margolaria.

<sup>117</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren Akta, 1932ko irailaren 16ko saioa.

<sup>118</sup> Amaierako espedientearen garapena, antzeko beste kasu batzuetan bezala, luzea eta konplexua izan zen, eta ez zen konpondu 1966ko urriaren 18an iraugitze ebazpena argitaratu zen arte. Espediente 1967ko Estatuko Aldizkari Ofizialeak (128. or) argitaratu zuen, espediente hasi eta hogeita hamalau urte geroago! Hala ere, adierazpenak esaten zuen, hitzez hitz «de acuerdo con la Ley, el concesionario, si así lo estima conveniente, puede reclamar contra tal caducidad, en la vía contencioso administrativa, dentro del término de dos meses».

<sup>119</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1932ko azaroaren 24ko saioa.

sados, instituciones que habían manifestado su intención de apoyar económicamente la gestión del tren, así como de los agentes y obreros del ferrocarril.<sup>116</sup>

Iniciado el periodo provisional de seis meses a cuenta del concesionario que el artículo 53 de la Ley general de Ferrocarriles estipulaba, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales intentó gestionar con los Ferrocarriles Vascongados la posibilidad de arrendar su línea, pero esta empresa, no aceptó la propuesta<sup>117</sup> debido a la delicada situación económica que atravesaba así como por su decidida apuesta por los negocios de su filial, la Compañía de Automóviles Vascongados. Sin embargo, el desarrollo de los acontecimientos pronto le haría cambiar de opinión.

Concluido el plazo de explotación provisional de seis meses a cuenta del concesionario el 30 de septiembre de 1932, y dado que éste no se interesó por reemprender la gestión de la línea, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado se hizo cargo del servicio de forma definitiva, promoviendo el consiguiente expediente de caducidad de la concesión.<sup>118</sup> Una de las primeras actuaciones del nuevo gestor fue la de intentar poner coto a la competencia de los autobuses, logrando que el 11 de noviembre del mismo año la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera declarase la caducidad de la concesión de autobuses Bilbao-Bermeo por Guernica, de la que era titular la Compañía de Automóviles Vascongados, justificando su proceder en el hecho de que esta empresa había modificado sus tarifas sin la previa autorización administrativa. Por ello se ordenaba el cese inmediato del servicio a partir del 27 de noviembre.

La reacción de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados no se hizo esperar, pero al mismo tiempo que iniciaba las gestiones pertinentes en defensa de los intereses de su filial, el Consejo de Administración de la empresa decidió emprender las negociaciones oportunas para lograr del Ministerio de Obras Públicas la cesión de la explotación del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> En representación de la Comisión Gestora de la Diputación fueron nombrados los Srs. Laiseca y Madariaga. Por parte de los municipios se integraron los alcaldes de Guernica y Busturia, y por parte de los trabajadores el Sr. Calzada, Secretario del Sindicato Ferroviario en la 6ª Zona, y el Sr. Hidalgo, obrero pintor.

<sup>117</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 16 de septiembre de 1932.

<sup>118</sup> El desarrollo del expediente de caducidad, al igual que en otros casos similares, fue largo y complejo, no quedando resuelto hasta la publicación de la declaración de caducidad en la resolución del 18 de octubre de 1966, publicada por el Boletín Oficial del Estado del 4 de enero de 1967 (p. 128), treinta y cuatro años después de haberse iniciado el expediente!. A pesar de ello, la declaración señalaba que «de acuerdo con la Ley, el concesionario, si así lo estima conveniente, puede reclamar contra tal caducidad, en la vía contencioso administrativa, dentro del término de dos meses».

<sup>119</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 24 de noviembre de 1932.

Berehala, Vascongadosek Sukarrietako linearen egoera aztertzeari ekin zion, etorkizunerako izan zitzakeen ondorioak, eta ikusi zuen instalazioak eta material mugikorra egokitu ondoren, haren kudeaketak, urtean, 72.531 pezetako galerak eragingo zituela, langileen plantilla nabarmen murrizten ez baldin bazen. Bermeora, Elantxobera eta Lekeitiora zihoazen autobus zerbitzuek, trenarekin koordinaturik eta inolako konpetentziarik gabe, urtean 102.625 pezetako irabaziak eragingo zituzten, kargarik gabe, eta, Bilbo-Bermeo errepideko emakida behin betiko galduz gero, enpresak 874.543 pezetako galerak izango zituen. Hori guztia ikusita, enpresak komenigarri iritzi zion Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidearen ustiapena bere gain hartzeari, baldin eta honako baldintza hauek betetzen baziren:<sup>120</sup>

- Estatuak Compañía de los Ferrocarriles Vascongados enpresari Zornotza eta Sukarrieta arteko linea karga orotik libre eman beharko lioke, kapitalaren, obligazioen edo edozelako zorren ondoriozko kargarik gabe, alegia.
- Compañía de los Ferrocarriles Vascongados enpresak lineako tarifa bereziak aldatzeko eskubidea izango luke.<sup>121</sup>
- Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoak eskubidea izango luke Zornotza eta Sukarrieta arteko trenaren zerbitzuetan aldaketak sartzeko, geltokiak kenduz edo haiek geraleku-bazterleku bilakatuz, eta, aldi berean, bidaiarien eta merkantzien tren kopurua murriztu ahal izango luke.
- Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoak eskubidea izango luke bere iritiz soberan dauden langileak kanporatzeko, haiek berriro hartzeko konpromisoa hartuz, langile berriak behar ziren heinean, bai enpresaren sarean, bai eta Sukarrietako linean edo bere mende zeuden enpresatan, Compañía de Automóviles Vascongados eta Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia izenekoetan.
- Instalazioen egoera orokorra nahiko txarra zenez, Compañía de los Ferrocarriles Vascongadosek ohiko mantentze lanak baino ez lituzke ordaindu beharko, eta ez ohiko berrikuntza lanak. Haiek Estatuaren kontura izango liriateke.<sup>122</sup>
- Vascongadosek ustiapena bere gain hartzen zuen unetik, Compañía de Automóviles Vascongados izenekoak inguruko errepideko bidaiarien garraio emakidak berreskuratuko lituzke, eta, ha-

De inmediato, Vascongados procedió al estudio de la situación en que se encontraba la línea de Pedernales y sus posibles perspectivas de futuro, llegando a la conclusión de que su gestión, una vez puestas en condiciones las instalaciones y el material móvil, produciría un déficit anual de 72.531 pesetas, salvo que se procediera a una importante reducción del personal. Por su parte, los servicios de autobuses a Bermeo, Elanchove y Lequeitio, coordinados con el tren, y exentos de cualquier otra competencia, podrían generar un beneficio anual de 102.625 pesetas libres de cargas, mientras que en caso contrario, la anulación definitiva de la concesión de carretera Bilbao-Bermeo provocaría unas pérdidas de 874.543 pesetas. Por todo ello, la empresa consideró conveniente aceptar la explotación del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales siempre y cuando se cumplieran las siguientes condiciones:<sup>120</sup>

- El Estado entregaría a la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados la línea de Amorebieta a Pedernales libre de toda carga, bien por capital, bien por obligaciones, bien por deudas de cualquier orden.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados podría modificar las tarifas especiales de la línea.<sup>121</sup>
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados quedaría autorizada para modificar los servicios del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, suprimiendo estaciones o convirtiéndolas en apeaderos-apartaderos, al mismo tiempo que podría reducir los trenes de viajeros y mercancías.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados podría despedir al personal que considerase sobrante, con el compromiso de su readmisión a medida que fuera necesario contratar nuevos trabajadores, tanto en la red de la empresa como en la línea de Pedernales o en las empresas filiales, Compañía de Automóviles Vascongados y Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratia.
- Dado el mal estado general de las instalaciones, principalmente de la vía, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados solamente debería sufragar los gastos ordinarios de mantenimiento, siendo de cuenta del Estado los trabajos extraordinarios de renovación.<sup>122</sup>
- Desde el momento en que Vascongados se hiciera cargo de la explotación, la Compañía de Automóviles Vascongados recuperaría sus concesiones de transporte de viajeros por carretera en la zona,

<sup>120</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1933ko urtarrilaren 9ko saioa.

<sup>121</sup> Haietako batzuk Gandariastarrak trenbideak zerbitzua eskaintzen zuen inguruetan ezarritako industrien onurarako ezarritakoak, ez ziren batere egokiak izan.

<sup>122</sup> Trenbidearen egoera oso txarra zen, eta, ondorioz, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak berak haiek berrizatzeari ekin zion.

<sup>120</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 9 de enero de 1933.

<sup>121</sup> Algunas de ellas, establecidas en beneficio de las industrias promovidas por los Gandarias en la zona servida por el ferrocarril, resultaban totalmente improductivas.

<sup>122</sup> El estado de la vía era tan deficiente que la propia Explotación de Ferrocarriles por el Estado había iniciado su renovación.



laber, beste edozein enpresaren edozein kompetentzia desagertu egin beharko litzateke.

Ferrocarriles Vascongadosek aurkeztutako proposamenaren aurrean, Herri Lan Ministerioak ikusi zuen konponbiderik errazena enpresa horrek eta Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak euren artean transferentziarako hitzarmena sinatzea izango zela, eta horretarako iraungitze espedientearen eten egin zuen. Helburu horrekin, berehala hasi ziren bi sozietateen arteko elkarrizketak, eta 1933ko otsailaren 10ean, termino hauek zituen akordioa lortu zuten:<sup>123</sup>

- Ferrocarriles Vascongadosek hartuko zuen bere gain linearen ustiapena, erabat kargarik gabe.
- Ferrocarriles Vascongadosek hartuko zuen bere gain linearen ustiapena geratzen zen emakida denbora gutzirako.
- Ferrocarriles Vascongadosek Sukarrietako lineako langile guztiak soberan zeudela erabakiko zuen, baina etorkizunean bere beste edozein emakida eta filialetan berriro hartzeko konpromisoarekin.
- Estatuak hartuko luke bere gain trenbidearen, instalazioen eta material mugikorraren ez ohiko berriztapena, eta Vascongados ohiko mantentze lanez arduratuko litzateke.
- Sukarrietako linearen ustiapenak galerak eragingo balitu, Ferrocarriles Vascongadosen kontura izango lirateke. Lineak irabaziak eragingo balitu, irabazi horiek ondoren adierazten den moduan banatuko lirateke:
  - A.- Vascongadosek aurreko urteetako galerak berreskuratu ez dituen bitartean, irabazien %50 jasoko luke, eta gainerako %50 Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoaren esku geratuko litzateke.
  - B.- Vascongadosek aurreko urteetako galerak berreskuratu ondoren, irabazi guztien %25 jasoko luke, eta gainerako %75 Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoaren esku geratuko litzateke.
- Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak ados zegoen Vascongadosek tarifak eta zerbitzuak berak erabaki bezala aldatzeko aukerarekin.

Bi enpresen arteko akordioa Herri Lan Ministerioari igorri ziztzaion berehala, baina zegokion espedientearen tramitazioa asko luzatu zen, administrazioak jarri zituen oztopoen eta garai hartako egoera politiko gatazkatsuen ondorioz. Bitartean, 1933ko aben-

al tiempo que cesaría toda competencia por parte de otras empresas.

Ante la propuesta de los Ferrocarriles Vascongados, el Ministerio de Obras Públicas consideró que la solución más sencilla sería que esta empresa y la Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales llegaran a un convenio de transferencia de la concesión, paralizando para ello el expediente de caducidad. Con esta finalidad se reanudaron de inmediato las conversaciones entre ambas sociedades, alcanzando, el 10 de febrero de 1933, un acuerdo en los siguientes términos:<sup>123</sup>

- Ferrocarriles Vascongados asumiría la explotación de la línea totalmente libre de cargas.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados se haría cargo de la línea por todo el tiempo restante de concesión.
- La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados declararía excedente a todo el personal de la línea de Pedernales, con el compromiso de su futura readmisión en cualquiera de sus concesiones y filiales.
- El Estado asumiría la renovación extraordinaria de vías, instalaciones y material móvil, mientras que Vascongados se haría cargo del mantenimiento ordinario.
- Si la explotación de la línea de Pedernales generase algún déficit, éste quedaría a cargo de los Ferrocarriles Vascongados. En caso de que el saldo fuera positivo, el reparto del superávit se realizaría del siguiente modo:
  - A.- En tanto Vascongados no se hubiera resarcido de los déficit de ejercicios anteriores, recibiría el 50% del superávit, destinándose el 50% restante a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales.
  - B.- Una vez que Vascongados hubiese saldado la totalidad de los déficit, obtendría el 25% del superávit, mientras que el restante 75% se destinaría a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales.
- La Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, mostraba su acuerdo en que Vascongados pudiera modificar libremente las tarifas y servicios.

El acuerdo entre ambas empresas se remitió de inmediato al Ministerio de Obras Públicas, pero la tramitación del oportuno expediente se dilató en el tiempo debido a las trabas administrativas y la convulsa situación política del momento. Entre tanto, el 11 de

<sup>123</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1933ko otsailaren 13ko saioa.

<sup>123</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 13 de febrero de 1933.

duaren 11n altxatu egin zen Bilbo eta Bermeo artean, Gernikatik barrena, zegoen errepideko emakidaren etetea, eta Compañía de los Automóviles Vascongados izenekoak hartu zuen berriro bere gain abenduaren 16an.<sup>124</sup> Era berean, eten egin zen Razquin jaunak, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoarekin ados jarrita, burutzen ari zen ibilbide bera.<sup>125</sup>

1934. urtearen hasieran oraindik ez zegoen Ferrocarriles Vascongados eta Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoaren arteko hitzarmen proiektuaren onepenari buruzko albisterik, eta, ondorioz, Marcelino Oreja Elósegui,<sup>126</sup> Gernikatik diputatu tradizionalista zenak eta linearen kudeatzaileen ondorengo politiko zuzenak, bere burua eskaini zien Vascongados enpresari, horren inguruan parlamentuan galdera egiteko. Oreja jaunak adierazi zuen Vascongados enpresako Administrazio Kontseiluaren aurrean, Herri Lan Ministroarekin hitz egin ondoren, hark esan ziola Gorteen tramitea igaro ondoren gaia berehala konponduko zela.<sup>127</sup>

Gernikako diputatua oso itxaropentsu agertu bazen ere, parlamentuan izan zuen parte hartzeak polemika latza piztu zuen<sup>128</sup> garai hartan Herri Lan Ministro zen Rafael Guerra del Río jaunaren, karguan aurretik egondako Indalecio Prieto jaunaren eta Gómez San José diputatu sozialistaren artean. Eztabaida horren barruan Oreja jaunak esan zuen Sukarrietako tren txikiaren estatuaren kudeaketa benetako kolektibizazio esperientzia marxista zela, eta haren aurkakoeak, berriz, aurreko emakidaren eta Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoaren trikimailu ilunak salatu zituzten. Trikimailu horiek eraman omen zuten linea porrotera, eta, ondorioz, uste zuten hitzarmena onartzea benetako eskandalua izango zela, eta gehiago oraindik langile guztiak kanporatzeko aukera onartzen baldin bazen.

Parlamentuko eztabaidaren ondorioz, emakida Ferrocarriles Vascongadosi lagatzeko espedientearen izapidetzea erabat gelditu egin zen. Handik denbora gutxira, 1934ko urriko iraultza-altxamenduaren ondorioz, lineako treneko langileek greba hasi zuten, eta

diciembre de 1933, se levantó la suspensión de la concesión de carretera entre Bilbao y Bermeo por Guernica, la cual fue retomada por la Compañía de los Automóviles Vascongados el 16 de diciembre,<sup>124</sup> al tiempo que cesaba la que en el mismo itinerario venía realizando el Señor Razquin de acuerdo con la Explotación de Ferrocarriles por el Estado desde finales de 1932.<sup>125</sup>

A principios de 1934 seguía sin haber noticias sobre la aprobación del proyecto de convenio entre Ferrocarriles Vascongados y la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, por lo que el diputado tradicionalista por Guernica, Marcelino Oreja Elósegui,<sup>126</sup> directo heredero político de los gestores de esta línea, se ofreció ante Vascongados para realizar una interpelación parlamentaria al respecto. El Señor Oreja llegó a manifestar al Consejo de Administración de los Vascongados que, tras haber mantenido una reunión informal con el Ministro de Obras Públicas, consideraba que tras el trámite en las Cortes, el asunto quedaría resuelto de inmediato.<sup>127</sup>

A pesar de las optimistas expectativas del diputado guerniqués, su interpelación parlamentaria levantó una agria polémica<sup>128</sup> entre el Ministro de Obras Públicas del momento, Rafael Guerra del Río, su antecesor en el cargo, Indalecio Prieto, y el diputado socialista Gómez San José. En el curso del intenso debate político, el Señor Oreja llegó a afirmar que la gestión estatal del pequeño tren de Pedernales era una auténtica experiencia marxista de colectivización, mientras que sus opositores denunciaban los oscuros manejos del anterior concesionario y de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, los cuales habían llevado a la línea a la ruina, por lo que consideraban que la aprobación del convenio sería un verdadero escándalo, máxime si se aceptaba la posibilidad de despedir a toda la plantilla.

Como consecuencia del debate parlamentario, la tramitación del expediente de cesión de la concesión a los Ferrocarriles Vascongados quedó bruscamente paralizada. Poco después, con motivo del estallido revolucionario de octubre de 1934, el personal ferroviario

<sup>124</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1933ko abenduaren 18ko saioa.

<sup>125</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1934ko martxoaren 20ko saioa. Maiatzaren 25ean amaitu egin zen Toribio Elósegui jaunak ustiatzen zuen Bilbo eta Bermeo arteko autobus zerbitzua, Sollubetik igarotzen zena.

<sup>126</sup> Marcelino Oreja Elósegui jauna trantsizioko politikari ezaguna izan zen Marcelino Oreja Aguirrereren aita eta Jaime Mayor Orejaren, Alderdi Popularreko kide azpimarragarriaren osaba-aitona zen.

<sup>127</sup> Ferrocarriles Vascongados, Administrazio Kontseiluaren akta, 1934ko maiatzaren 3ko saioa.

<sup>128</sup> Ikus 1934ko maiatzaren 16ko Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados izenekoak, 16-19 orriak eta 24-25 orriak, ekainaren 21eko 50-55 orriak eta ekainaren 22ko 21-30 orriak.

<sup>124</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 18 de diciembre de 1933.

<sup>125</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 20 de marzo de 1934. El 25 de mayo cesó el servicio de autobuses entre Bilbao y Bermeo por Sollube.

<sup>126</sup> D. Marcelino Oreja Elósegui era padre de un conocido político de la transición, D. Marcelino Oreja Aguirre, así como tío-abuelo del destacado miembro del Partido Popular, Jaime Mayor Oreja.

<sup>127</sup> Ferrocarriles Vascongados, Acta del Consejo de Administración, sesión del 3 de mayo de 1934.

<sup>128</sup> Ver Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados del 16 de mayo de 1934, pp. 16 a 19 y 24 a 25, del 21 de junio, pp. 50 a 55 y del 22 de junio, pp. 21 a 30.

zerbitzua eten egin zen egoera politikoa lasaitu arte. Altxamendua zapaldu ondoren, kanporatu egin zituzten altxamenduan parte hartze zuzenena izan zuten langileak, haien artean Juan Alonso Gato, Estatuak ustiapenean izan zuten Ordezkariera bera. Azaroaren 19an kargutik kendu eta bere lekua Manuel Serranok hartu zuen. Gertakari horien ondorioz Arrasaten hil egin zuten bi enpresen arteko hitzarmenaren bultzatzaile nagusia, Marcelino Oreja Elosegui diputatu tradizionalista.

Gertakari horiek gertatzen ziren bitartean, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak zenbait hobekuntza burutu zituen linean, eta material mugikorraren parkea indartu egin zuen, beste linea batzuetatik, Vasco-Navarrorek batez ere, ekarritako ibilgailuekin eta egoera kaskarrean zeuden trenbide zatiak berriztatuz.<sup>129</sup> Halaber, kudeatzaile berriak hartutako lehenbiziko neurrietako bat langileen soldatak igotzea izan zen, izan ere, Ferrocarriles y Tranvías aldizkarian adierazten zenez, haien lana «oso motel ordainduta zegoen».<sup>130</sup> Gainerako gastuei eusteko ahalegina egin bazen ere, linearen galerek bere horretan jarraitu zuten Gerra Zibilaren aurreko urteetan.

Anaien arteko borroka hasi eta gero, trenbidearen zuzendaritza Langileen Batzorde baten esku geratu zen, eta bertako ordezkari nagusiak UGT sindikatuko Juan Maguregui eta José Hidalgo izan ziren. Haien jarduera 1937ko otsailaren 28ra arte luzatu zen, eta egun horretan trenbidearen kudeaketa Euzkadiko Behin Behineko Jaurlaritzaren Herri Lan Sailak hartu zuen bere gain.<sup>131</sup> Horren ondorioz, Euskadi barruan Errepublikarekin leial jarraitzen zuen gunean zeuden tren eta tranbia guztien arduraren nagusia zuen Consejo Central de Explotación de los Ferrocarriles de Euzkadi izenekoaren barruan sartu zen.

Consejo Central de Explotación de los Ferrocarriles de Euzkadi izenekoak burutu zuen Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidearen kudeaketa lana oso laburra izan zen, Gernika Francoren aldeko indarren esku erori baitzen 1937ko apirilaren 29an,<sup>132</sup> hegazkin faxistek burututako bonbardaketa izugarria gertatu eta hiru egun geroago. Esan behar da bonbardaketaren helburu nagusien artean

rio de la línea se declaró en huelga, quedando suspendido el servicio hasta la normalización de la situación política. Una vez aplastada la revuelta, se procedió al despido los empleados que más se habían significado en estos acontecimientos, entre ellos el propio Delegado del Estado en la explotación, Juan Alonso Gato, quien fue relevado en el cargo, el 19 de noviembre, por Manuel Serrano. A raíz de estos sucesos también fue asesinado en Mondragón el principal valedor del convenio entre las dos empresas, el diputado tradicionalista Marcelino Oreja Elósegui.

Entre tanto transcurrían estos acontecimientos, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado realizó algunas mejoras en la línea, reforzando el parque de material móvil con vehículos procedentes de otras líneas, principalmente el Vasco-Navarro, y con la renovación de los tramos de vía más deteriorados.<sup>129</sup> Asimismo, una de las primeras medidas tomadas por el nuevo gestor fue la de elevar los sueldos del personal, que según señalaba la revista Ferrocarriles y Tranvías, «estaba retribuido muy modestamente».<sup>130</sup> Aunque se intentó contener el resto de los gastos, el déficit de la línea se mantuvo durante los años previos a la guerra civil.

Iniciado el conflicto fratricida, la dirección del ferrocarril quedó bajo el control de un Comité Obrero cuyos máximos representantes eran los militantes del sindicato UGT, Juan Maguregui y José Hidalgo. Su actuación se prolongó hasta el 28 de febrero de 1937, fecha en que la gestión fue asumida por el Departamento de Obras Públicas del Gobierno Provisional de Euzkadi,<sup>131</sup> lo que supuso su integración en el Consejo Central de Explotación de los Ferrocarriles de Euzkadi, organismo responsable de todos los ferrocarriles y tranvías existentes en la zona leal a la República en el País Vasco.

La gestión del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales por parte del Consejo Central de Explotación de los Ferrocarriles de Euzkadi fue breve, ya que Guernica cayó en poder de las tropas franquistas el 29 de abril de 1937,<sup>132</sup> tras haber sufrido tres días antes un devastador bombardeo por parte de la aviación fascista, entre cuyos objetivos principales se encontraba precisamente la estación de

<sup>129</sup> Zehatzago esanez, erraila berriztatu egin zen Autzaganerako igoeran, 1,5 eta 5 K.P.en artean.

<sup>130</sup> Ferrocarriles y Tranvías, 3. liburukia, 210. or.

<sup>131</sup> Euzkadiko Behin Behineko Jaurlaritza Gerra Zibilean bertan eratu zen, 1936ko urriaren 6an Errepublikako Gobernuak Autonomia Estatutua onetsi ondoren. Garai hartan Bizkaiko probintzia baino ez zegoen gune leialaren barruan, Arabaren eta Gipuzkoaren zati nagusiak altxatutako en esku baitzeuden. Gaceta de Madrid, 1936ko urriaren 7a, 211 – 214 orr.

<sup>132</sup> Linea osoa ez zen altxatutako en esku geratu maiatzaren 18an Zornotza erori zen arte.

<sup>129</sup> En concreto, se renovó el carril en la subida a Autzagane, entre los pk. 1,5 y 5.

<sup>130</sup> Ferrocarriles y Tranvías, volumen 3, p. 210.

<sup>131</sup> El Gobierno Provisional de Euzkadi se había constituido en plena guerra civil, al ser aprobado el Estatuto de Autonomía por el Gobierno de la República el 6 de octubre de 1936. En aquel momento, solamente se mantenía en territorio leal la provincia de Vizcaya, ya que la mayor parte de Álava y Guipúzcoa se encontraban en manos de los sublevados. Gaceta de Madrid, del 7 de octubre de 1936, pp. 211 a 214.

<sup>132</sup> La totalidad de la línea no quedó en poder de los sublevados hasta la caída de Amorebieta el 18 de mayo.

Gernikako tren geltokia zegoela. Herriaren gainerako leku guztietan gertatu zen bezala, tren instalazioek kalte izugarriak izan zituzten, bidaiarien eta bulegoen eraikina ia erabat deuseztatu zen, horma nagusiak baino ez baitziren zutik geratu. Gauza bera gertatu zen merkantzien biltegiarekin eta material mugikorra konpontzeko tailerrekin. Beste alde batetik, atzerako bidean, armada errepublikarrak, 1937ko maiatzaren 17an, Zornotzako geltokitik gertu zegoen Ibaizabal ibaiaren gaineko zubiaren brankak lehertu zituen.

Francoren gobernuaren eskuetan, zerbitzua 1937ko ekainaren 19an jarri zen berriro martxan, baina oso baliabide urriekin. Izan ere, gerrak eragindako suntsiketei material mugikorraren eta ins-

tren de esta localidad. Al igual que en el resto de la población, los daños sufridos por las instalaciones ferroviarias fueron terribles, con la casi completa destrucción del edificio de viajeros y oficinas, del que solo quedaron en pie las paredes maestras, al igual que sucedió con el almacén de mercancías y los talleres de reparación del material móvil. Por otra parte, en su retirada, el ejército republicano voló los estribos del puente sobre el Ibaizábal, situado en las proximidades de la estación de Amorebieta, el 17 de mayo de 1937.

Una vez en manos del gobierno franquista, se reanudó el servicio, el 19 de junio de 1937, con gran precariedad de medios, ya que a las destrucciones provocadas por la guerra había que sumar el mal estado del material móvil y las instalaciones debido a años de falta



GERNIKAKO BONBARDAKETAREN HELBURUETAKO BAT TREN GELTOKIA IZAN ZEN. BERTATIK ZUTIK GERATU ZIREN BAKARRAK KARGA-HORMAK IZAN ZIREN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

UNO DE LOS OBJETIVOS DEL BOMBARDEO DE GUERNICA FUE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL, DE LA QUE ÚNICAMENTE QUEDARON EN PIE LOS MUROS DE CARGA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



LÍNEA LANEAN LASTER HAS ZEDIN LURRUN LOKOMOTORA BAT ALOKATU ZITZAION SADABA ETA GALLUR ARTEKO TRENARI. ZORNOTZAKO KALEETATIK ERAMATEA BENETAN IKUSGARRIA IZAN ZEN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

PARA LA RÁPIDA PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA, SE ALQUILÓ UNA LOCOMOTORA DE VAPOR AL FERROCARRIL DE SÁDABA A GALLUR. SU TRASLANDO POR LAS CALLES DE AMOREBIETA FUE ESPECTACULAR. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



GERNIKAKO GELTOKIA OSO AZKAR BERRERAIKI ZEN, EZ HERRIAREN GAINERAKOA BEZALA, 1941EAN ORAINDIK ERE AURRI EGOERAN BAITZEGOEN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

LA RAPIDEZ CON LA QUE SE RECONSTRUYÓ LA ESTACIÓN DE GUERNICA CONTRASTA NOTABLEMENTE CON EL RESTO DE LA POBLACIÓN, TODAVÍA EN RUINAS EN 1941. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

talazioen egoera txarra gehitu behar zitzairen, urte luzeetan inolako mantentze lanik izan ez zuten eta. Lokomotorarik ez zegoenez, Aragoiko Sadaba eta Gallur arteko trenbidetik ekarritako makina alokatu behar izan zen, baina oraindik Ibaizabal ibaia zeharkatzea ezinezkoa zenez, armada errepublikarrak atzerako bidean lehertutako zubia berreraiki gabe zegoelako, aukera bakarra Ferrocarriles Vascongadoseko geltokitik ekartzea izan zen, Zornotzako kale nagusietan trenbide zati txikiak muntatuz, Lemoako errepidean zegoen trenbide pasagunera heldu arte. Puntu horretan egin zen lotura Sukarrietako linearekin.

Inolako zalantzarik gabe, presa gehien zuen berreraikuntza lana Ibaizabal ibaiaren gaineko metalezko zubia konpontzearena zen, eta horretarako jatorrizko egituraren material asko berreskuratu zen. 1938ko maiatzaren 25ean egin beharreko karga probak egin ondoren, 1938ko uztailaren 14an berriro ere zerbitzuan sartu zen. Halaber, jatorrizko horma nagusiak erabiliz, Gernikako geltokia berreraiki zen, jatorrizko diseinu gehiena errespetatuz, bigarren solairua txikiagoa egin bazen ere. Herri horretako merkantzien kaiak eta mantentze lanetarako tailerrak ere konpondu ziren.<sup>133</sup>

Jarduerari berriro ekiten zitzaion bitartean, erregimen faxista berririk, euren ideiekin bat ez zetozen langile guztiak kanporatu egin zituen. Ezinezkoa izan da Gernikako trenbideko errepresioaren zifra zehatzak ezagutzea, baina 1936tik 1941 bitarteko Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoaren txostenean adierazten denez,<sup>134</sup> erakunde horrek ustiatutako lineatan lan egiten zuten 1.985 langileetatik, 1.242 berriro hasi ziren lanean, zigorrak gabe, 277 kanporatu egin zituzten, eta 466k hainbat motatako zigorrak izan zituzten, derrigorrezko erretiroak (8), leku aldaketak (125), enplegu eta soldata eteteak (113), maila jaitsierak (79), zentsura gutunak (293) eta leku aldaketak, erretiroak, etab. eskatzeko ezintasunak (125). Esan behar da zigor kopurua zigorra jaso zuten agenteena baino altuagoa zela, izan ere, sarri askotan, langile batek zigor bat baino gehiago jaso zuen. Oso esanguratsua da, baita ere, Javier Jose García Sanchez ikerlariak aurkitutako agiria. Bertan, 1937. urtearen amaieran zerbitzuan berriro hasi ez ziren langileen zerrenda erakusten zaigu:

del más mínimo mantenimiento. Ante la carencia de locomotoras, fue preciso alquilar una máquina procedente del ferrocarril aragonés de Sádaba a Gallur, pero como todavía no era posible cruzar el cauce del Ibaizabal, ya que el puente derribado en la retirada del ejército republicano no había sido reconstruido, no hubo más remedio que realizar su transferencia desde la estación de los Ferrocarriles Vascongados mediante el montaje de pequeños tramos de vía a través de las principales calles de Amorebieta, hasta llegar al paso a nivel con la carretera de Lemona, punto en el que fue encarrilada en la línea de Pedernales.

Sin lugar a dudas, la labor de reconstrucción más urgente era la del puente metálico sobre el Ibaizabal, para lo que se recuperó buena parte de los materiales de la estructura original. Tras la realización de las pertinentes pruebas de carga el 25 de mayo de 1938, entró nuevamente en servicio el 14 de julio de 1938. Asimismo, aprovechando los muros de carga originales, se reconstruyó la estación de Guernica siguiendo básicamente el diseño original, aunque con dimensiones más reducidas en la segunda planta. También se repararon los muelles de mercancías y los talleres de mantenimiento situados en esta localidad.<sup>133</sup>

Al tiempo que se reemprendía la actividad, el nuevo régimen fascista procedió a la depuración de todo el personal considerado desafecto. No ha sido posible conocer con exactitud las cifras de la represión en el ferrocarril de Guernica, pero según señala la Memoria de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado de 1936 a 1941,<sup>134</sup> de los 1.985 trabajadores adscritos a las diversas líneas explotadas por este organismo, 1.242 fueron readmitidos sin sanción, mientras que 277 fueron despedidos y 466 sancionados con diversos castigos como jubilaciones forzosas (8), traslados (125), suspensiones de empleo y sueldo (113), descensos de categoría (79), cartas de censura (293) e inhabilitaciones para ascensos, peticiones de traslado, de jubilación, etc. (125). Es de señalar que el número de sanciones, 743, era notablemente superior al de agentes expedientados, debido a que en muchos casos, recayó más de un castigo sobre el mismo trabajador. También resulta altamente significativo un documento localizado por el investigador Javier José García Sánchez en el que figura una relación de los empleados que no se habían incorporado al servicio a finales de 1937:

<sup>133</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. 1936ko uztailetik 1941eko ekaina arteko Txostena, 41 – 44 orr.

<sup>134</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. 1936ko uztailetik 1941eko ekaina arteko Txostena, 136 – 138 orr.

<sup>133</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Memoria de julio de 1936 a junio de 1941, pp. 41 a 44.

<sup>134</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Memoria de julio de 1936 a junio de 1941, pp. 136 a 138.

**Zerbitzuan berriro hasi ez ziren Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbideko langileen zerrenda**

Izena	Kargua	Egoera
Miguel Moreno	Faktorea	Langile batailoia
Gregorio Moreno	Bermeoko Bulegoko arduraduna	Langile batailoia
Jesús Moreno	Faktore laguntzailea	Langile batailoia
Severiano Bilbao	Geltoki burua	Ez da ezagutzen
Eduardo Martínez	Gidaria	Eskolapioen gartzela
Ramón Gastelua	Orratz zaindaria	Ez da ezagutzen
Luis Escorial	Orratz zaindaria	Ez da ezagutzen
Pedro Lasa	Orratz zaindaria	Langile batailoia
Nicolás Arego	Zaindaria	Berriro sartzea eskatu du
Pedro Ibarzabal	Zaindaria	Hilda
Jacinto Arego	Meritorioa	Eskolapioen kartzela
Eugenio Hormaechea	Garbiketa arduraduna	Bilbon
José M <sup>a</sup> Guericabeitia	Tailerretako kontramaisua	Gernikan lanean
Gregorio Amunategui	Arotza	Berriro sartzea eskatu du
José Maguregui	Pintorea	Santanderren
Cecilio Ruiz	Elektrizista	Ez da ezagutzen
Eugenio Erezuma	Torneroa	Langile batailoia
Marcelino Hierro	Tailer laguntzailea	Armadan
Fidel Arrizabalaga	Tailer laguntzailea	Hilda
José Hidalgo	Auxiliar de Vías y Obras	Ez da ezagutzen
Telesforo Mendizábal	Hesi zaindaria	Berriro sartzea eskatu du
Julia Erecacho	Hesi zaindaria	Ez da ezagutzen
Juan Maguregui	Biltegiko arduraduna	Ez da ezagutzen
Carmelo Iruarrizaga	Kontatzailea-Ordaintzailea	Larrinagako kartzela <sup>135</sup>
Luis del Águila	Bulego laguntzailea	Ez da ezagutzen
Jesús Castro	Bulego laguntzailea	Hilda

**Iturria:** Gernikako geltokiko artxibategitik jasotako zerrenda mekanografiatua. 1937. urtea.

Gerra zibila amaitu ondoren, Zornotza eta Sukarrieta arteko trenak trafiko igoera handia ezagutu zuen, bidaiarietako zegoenez, batez ere, bi arrazoi nagusiren ondorioz: alde batetik petrolioaren eratorrietan eta pneumatikoen alorrean zeuden murrizketa han-

<sup>135</sup> Explotación de Ferrocarriles del Estado izenekoak 1941eko irailaren 1ean igorritako gutunari esker, badakigu Carmelo Iruarrizagak hogeitazero urteko espetxe zigorra jaso zuela, baina ondoren zigor hori murriztu egin zioten, eta aipatutako gutuna igorri zenean jada aske egin.

**Relación de trabajadores del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales que no se habían reincorporado al servicio**

Nombre	Cargo	Situación
Miguel Moreno	Factor	Batallón de trabajadores
Gregorio Moreno	Encargado Despacho Bermeo	Batallón de trabajadores
Jesús Moreno	Factor Auxiliar	Batallón de trabajadores
Severiano Bilbao	Jefe de estación	Se ignora
Eduardo Martínez	Conductor	Cárcel de los Escolapios
Ramón Gastelua	Guardagujas	Se ignora
Luis Escorial	Guardagujas	Se ignora
Pedro Lasa	Guardagujas	Batallón de trabajadores
Nicolás Arego	Vigilante	Solicitado el reingreso
Pedro Ibarzabal	Vigilante	Fallecido
Jacinto Arego	Meritorio	Cárcel de los Escolapios
Eugenio Hormaechea	Encargado de limpieza	En Bilbao
José M <sup>a</sup> Guericabeitia	Contraestrella talleres	Trabajando en Guernica
Gregorio Amunategui	Carpintero	Solicitado el reingreso
José Maguregui	Pintor	En Santander
Cecilio Ruiz	Electricista	Se ignora
Eugenio Erezuma	Tornero	Batallón de trabajadores
Marcelino Hierro	Ayudante de talleres	En el ejército
Fidel Arrizabalaga	Ayudante de talleres	Fallecido
José Hidalgo	Auxiliar de Vías y Obras	Se ignora
Telesforo Mendizábal	Guardabarreras	Solicitado el reingreso
Julia Erecacho	Guardabarreras	Se ignora
Juan Maguregui	Encargado de Almacén	Se ignora
Carmelo Iruarrizaga	Contador-Pagador	Cárcel de Larrinaga <sup>135</sup>
Luis del Águila	Auxiliar de oficinas	Se ignora
Jesús Castro	Auxiliar de oficinas	Fallecido

**Fuente:** relación mecanografiada procedente del archivo de la estación de Guernica. Año 1937.

Tras la guerra civil, el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales experimentó un notable incremento del tráfico, sobre todo de viajeros, debido a dos razones fundamentales: por una parte, las grandes restricciones de suministros de derivados del petróleo y de neumáticos

<sup>135</sup> Por carta de la Explotación de Ferrocarriles del Estado de fecha 1 de septiembre de 1941, hay constancia de que Carmelo Iruarrizaga fue condenado a veinte años por los tribunales, aunque posteriormente la pena fue rebajada y en el momento de expedición de la citada misiva se encontraba en libertad.

dien ondorioz, autobusek ezin zuten euren zerbitzua eskaini; beste alde batetik, behar beharrezko artikulu asko falta zirenez, ezin bestekoa izan zen nekazaritza gunetara joan-etorriak egitea, oinarrizko janarien bila. Egoera ekonomikoa normaltzen joan zen heinean, bidaiarien trafikoa behera egin zuen pixkanaka, baina, hala ere, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak linea ustiatu zuen garaian baino askoz handiagoa izaten jarraitu zuen.

1939tik 1954ra bitartean, eta Bermeorako luzapena inauguratu zain, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izenekoak linea hobetzeko hainbat lan hasi zituen, trenbidea goitik behera berriztatu zuen eta material mugikor gehiago sartu zuen, lehenbizi beste trenbide batzuetatik (Vasco-Navarro, Castro eta Traslaviña artekoa, Calahorra eta Arnedillo artekoa edo amaitu barik geratu zen Ferrol eta Xixon artekoa) ekarritako lokomotoren eta kotxeen transferentziaren bidez eta ondoren, kotxe eta bagoi berriak erosiz. Hala ere, ibilgailuen parkea oraindik ere txikiegia zen, eta, sarri askotan, unitateak alokatzen zitzaizkion Ferrocarriles Vascogados enpresari.



VASCO-NAVARRO TRENEKO LURRUN LOKOMOTORAK HELDU ZIRENEAN ASKO HOBETU ZEN GERNIKAKO LINEAKO TRAKZIOA. ARGAZKIA, J. B. CABRERA, JAVIER ARANGURENEN ARTXIBATEGIA. TREAREN EUSKAL MUSEOA.

LA LLEGADA DE LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO SUPUSO UNA NOTABLE MEJORA DE LA TRACCIÓN EN LA LÍNEA DE GUERNICA. FOTO J. B. CABRERA, FONDO JAVIER ARANGUREN. MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

había paralizado casi por completo la competencia de los autobuses; por otra, la absoluta carencia de artículos de primera necesidad en las ciudades motivó un importante aumento de los desplazamientos a las zonas rurales en la búsqueda de los alimentos más básicos. A medida que la situación económica fue normalizándose, el tráfico de viajeros comenzó a descender progresivamente, aunque durante todo el periodo siguió siendo netamente superior al registrado en los años en que la línea fue explotada por la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales.

Desde 1939 hasta 1954, y a la espera de la inauguración de la prolongación a Bermeo, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado emprendió diversas obras de mejora de la línea, con la renovación integral de la vía y el incremento del material móvil, primero con la transferencia de locomotoras y coches procedentes de otros ferrocarriles como el Vasco-Navarro, el de Castro a Traslaviña, el de Calahorra a Arnedillo o el inconcluso del Ferrol a Gijón, y posteriormente con la incorporación de coches y vagones de nueva construcción. Sin embargo, el parque de vehículos siguió siendo insuficiente, por lo que frecuentemente se recurría a alquilar unidades a los Ferrocarriles Vascogados.



BERMEORAKO LUZAPENEN LANEN ITXAROPEN HANDIAK SORTU ZITUZTEN. EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA. LAS OBRAS DE PROLONGACIÓN A BERMEO GENERARON GRANDES ESPERATIVAS. ARCHIVO EUSKO TRENEAN



**Zornotza eta Gernika eta Lumo arteko tren,  
trafikoaren eta emaitzen bilakaera (1932-1954)**

Urtea	Bidaiariak	Merkantziak (Tm)	Sarrerak (mila pezetatan)	Gastuak (mila pezetatan)	Koefizientea
1932	161.686	17.172	242.900	369.800	152,2
1933			249.900	332.100	132,8
1934			331.200	443.800	133,9
1935			203.147		
1936					
1937			115.953	90.331	77,9
1938			172.880	269.497	155,8
1939			196.740	326.680	166,0
1940			375.458	481.594	128,2
1941			584.706	892.294	152,6
1942	684.973	33.364	1.057.990	1.178.853	111,4
1943	666.333	33.577	1.026.414	1.581.329	154,0
1944	488.944	36.957	839.673	1.688.403	201,1
1945	460.233	38.371	912.043	1.766.703	193,7
1946	493.551	42.093	1.110.382	1.861.040	167,6
1947	519.639	34.684	1.065.358	1.987.312	186,5
1948	556.629	42.361	1.308.424	2.298.963	175,7
1949	543.271	43.254	1.479.658	2.682.716	181,3
1950	520.308	34.922	1.714.480	3.055.221	178,2
1951	522.032	38.982	1.965.748	3.488.171	177,4
1952	489.709	39.348	1.942.982	3.824.966	196,8
1953	470.044	31.618	1.812.038	3.533.547	195,0
1954	421.950	20.765	2.258.639	4.174.724	184,8

Iturria, Explotación de los Ferrocarriles por el Estado, Txostenak, 1936-1954

**BERMEORAINOKO LUZAPENETIK FEVERA,  
1955ETIK 1978RA**

Linea Bermeoraino luzatu zenean, bidaiarien trafikoak gora egin zuen, eta horretarako lagungarri izan zen, baita ere, berrogeita hamarrek hamarkadaren amaieran lokomotora eta automotore dieselak sartzea. Makina horiek, askoz ere ke gutxiago botatzeaz gain, azkarragoak ziren, eta, ondorioz bidaiak laburragoak ziren, eta tren zerbitzua erakargarriago bilakatu zen. Hori dela eta, 1961ean lehen aldiz gainditu zen garraiatutako milioi bat bidaiariren kopu-

**Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales,  
evolución del tráfico y resultados (1932-1954)**

Año	Viajeros	Mercancías (Tm)	Ingresos (miles de pesetas)	Gastos (miles de pesetas)	Coefficiente
1932	161.686	17.172	242.900	369.800	152,2
1933			249.900	332.100	132,8
1934			331.200	443.800	133,9
1935			203.147		
1936					
1937			115.953	90.331	77,9
1938			172.880	269.497	155,8
1939			196.740	326.680	166,0
1940			375.458	481.594	128,2
1941			584.706	892.294	152,6
1942	684.973	33.364	1.057.990	1.178.853	111,4
1943	666.333	33.577	1.026.414	1.581.329	154,0
1944	488.944	36.957	839.673	1.688.403	201,1
1945	460.233	38.371	912.043	1.766.703	193,7
1946	493.551	42.093	1.110.382	1.861.040	167,6
1947	519.639	34.684	1.065.358	1.987.312	186,5
1948	556.629	42.361	1.308.424	2.298.963	175,7
1949	543.271	43.254	1.479.658	2.682.716	181,3
1950	520.308	34.922	1.714.480	3.055.221	178,2
1951	522.032	38.982	1.965.748	3.488.171	177,4
1952	489.709	39.348	1.942.982	3.824.966	196,8
1953	470.044	31.618	1.812.038	3.533.547	195,0
1954	421.950	20.765	2.258.639	4.174.724	184,8

Fuente, Explotación de los Ferrocarriles por el Estado, Memorias, 1936-1954

**DESDE LA PROLONGACIÓN A BERMEO A FEVE,  
1955 A 1978**

Con la prolongación de la línea a Bermeo, el tráfico de viajeros experimentó un progresivo incremento que se vio favorecido a finales de los años cincuenta con la introducción de locomotoras y automotores diesel, los cuales, además de emitir menos humos, redujeron los tiempos de viaje, aumentando el atractivo del servicio ferroviario, lo que a su vez permitió que en 1961 se superase por primera vez el millón de viajeros transportados. En contraste,



BERMEOKO GELTOKIAK ITXURA EZIN HOBEA ESKAINTZEN ZUEN INAUGURATU ZEN EGUNEAN. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA.  
LA ESTACIÓN DE BERMEO OFRECÍA EL DÍA DE SU INAUGURACIÓN UN IMPECABLE ASPECTO. ARCHIVO FAMILIA BUESA.



HALA ERE, DIKTADOREAK ETA HAREN SEGIZIOAK IKUSI ZUTEN BERMEOKO GELTOKIAREN IRUDI EZIN HOBEA EZ ZETORREN BAT ERREALITATEAREKIN, GUZTIA EGIN GABE BAITZEGOEN. HILABETE BATZUK GEROAGO JEREMY WISEMAN BRITAINIARRAK, KAOSEAN MURGILDURIK ZEGOEN GELTOKIAREN IRUDI HAU HARTU ZUEN. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
SIN EMBARGO, LA PERFECTA IMAGEN DE LA ESTACIÓN DE BERMEO QUE PUDIERON APRECIAR EL DICTADOR Y SU SÉQUITO NO SE CORRESPONDÍA A LA REALIDAD, YA QUE TODO ESTABA POR HACER. UNOS MESES MÁS TARDE EL BRITÁNICO JEREMY WISEMAN CAPTABA ESTA OTRA IMAGEN DE UNA ESTACIÓN SUMIDA EN EL CAOS. FOTO, JEREMY WISEMAN.

rua. Horrekin kontrajarrita, eta 1961eko ekainaren 3an Bermeoko portuko lehenbiziko karga burutu bazen ere,<sup>136</sup> merkantzien garraioak beherakada nabarmena izan zuen, eta 1969an merkantziak garraiatzeari utzi egin zitzaion.<sup>137</sup>

Diesel sistema gero eta gehiago sartzen ari zirela eta, lurrun makinak behin betiko baztertu ziren 1968an. Hala ere, Gernikako mantentze lanetarako tailerrak ez zeuden prestaturik, baliabideen eta ezagutzaren aldetik, teknologia berriari aurre egiteko, haien aurrerariekin alderatuz gero oso sofistikatuak baitzen, eta, ondorioz, sarritan matxurak gertatzen ziren trenetan, eta tren horiek trenbidean geldik geratzen ziren, beste unitate bat haiek laguntzera hurbiltzen zen arte. Horrez gain, behin baino gehiagotan beha-

y a pesar de que el 3 de junio de 1961 se produjo el primer cargue en el puerto de Bermeo,<sup>136</sup> el transporte de mercancías descendió de forma vertiginosa, provocando su abandono en el año 1969.<sup>137</sup>

La progresiva dieselización supuso la definitiva retirada de las máquinas de vapor en 1968. Sin embargo, los talleres de mantenimiento de Guernica no estaban dotados de los medios y conocimientos necesarios para hacer frente a la nueva tecnología, muy sofisticada en comparación con la de sus primitivas antecesoras, por lo que con frecuencia se producían averías en trenes que quedaban detenidos en plena vía hasta que eran auxiliados por otra unidad. Incluso en ocasiones fue preciso suprimir algunas circula-

<sup>136</sup> Zehatzago esanez, Frantziatik, 250 Tm zituen Lequeitiarra izeneko baporean, ekarritako zura, erroiluan, hamabost bagoitan kargatua, Gernikako erro Toña y Leguineche, S.L. enpresarako. Enpresa horrek sarrerako adarra zuen geltokitik.

<sup>137</sup> FEVE, 1969ko Txostena, 35 or.

<sup>136</sup> En concreto, madera en rollo, procedente de Francia a bordo del vapor Lequeitiarra, de 250 Tm., cargada en quince vagones con destino a la firma Toña y Leguineche, S.L. de Guernica, empresa que disponía de un ramal de acceso desde esta estación.

<sup>137</sup> FEVE, Memoria del año 1969, p. 35.

rezkoa izan zen zirkulazioren bat kentzea, material motor gehiena zerbitzutik kanpo zegoelako.

1965eko irailaren 24an, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izeneko Herri Lan Ministerioaren menpeko erakunde autonomo gisa eratu zen, berezko ondare eta izaera juridikoa zituen, eta haren jardura nagusia «Estatuak eraikiko dituen edo haren esku datozen edo berak bere gain hartzen dituen trenbideen eta lehorreko beste garraio mota batzuen ustiapena, Renferen konpetentziatik kanpo daudenak» zen.<sup>138</sup> Tren enpresa berriak Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) izena hartu zuen, eta haren barruan sartu ziren ordura arte Explotación de Ferrocarriles izenekoak usiatzen zituen linea guztiak, eta, beraz, baita Zornotza eta Bermeo artekoa ere.



BERMEOKO LUZAPENA INAUGURATU ZUEN TRENA DIESEL LOKOMOTORA MODERNOAK ERAMAN BAZUEN ERE, LEHENBIZIKO TREN ERREGULARRA KE PILA BOTATZEN ZUEN LURRUN TRENAK ERAMAN ZUEN. BUESA FAMILIAREN ARTXIBATEGIA.  
AUNQUE EL TREN INAUGURAL DE LA PROLONGACIÓN DE BERMEO FUE ARRASTRADO POR UNA MODERNA LOCOMOTORA DIESEL, EL PRIMER TREN REGULAR FUE REMOLCADO POR UNA HUMEANTE MÁQUINA DE VAPOR. ARCHIVO FAMILIA BUESA.

<sup>138</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado Erakunde Autonomiadunaren berrantolakuntzarako Dekretua, Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) hartuko du. Estatuko Aldizkari Ofiziala, 230. zenbakia, 1965eko irailaren 25a, 13102 - 13.105 orr.

ciones al encontrarse la mayor parte del material motor fuera de servicio.

El 24 de septiembre de 1965 la Explotación de Ferrocarriles por el Estado se configuró como un organismo autónomo adscrito al Ministerio de Obras Públicas, dotado de patrimonio y personalidad jurídica propia, cuya actividad principal sería «la explotación de ferrocarriles y otros medios de transporte terrestre que construya el Estado, que reviertan a éste y aquellos de que el mismo se incaute, extraños a la competencia de la Renfe».<sup>138</sup> La nueva empresa ferroviaria recibió el nombre de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), integrándose en la misma todas las líneas hasta el momento gestionadas por la Explotación de Ferrocarriles, incluido por tanto la de Amorebieta a Bermeo.



VASCO-NAVARROKO LURRUN LOKOMOTORA, TREN BATEN BURUAN, BERMEOKO GELTOKIAN. 1958KO MAIATZA. ARGAZKIA, EMILIO ESCUDERO.  
LOCOMOTORA DE VAPOR DEL VASCO-NAVARRO ENCABEZANDO UN TREN EN LA ESTACIÓN DE BERMEO. MAYO DE 1958. FOTO EMILIO ESCUDERO.

<sup>138</sup> Decreto de reorganización del Organismo autónomo Explotación de Ferrocarriles por el Estado que se denominará Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Boletín Oficial del Estado, Nº 230, de 25 de septiembre de 1965, pp. 13102 a 13.105.

FEVEk burututako lehenbiziko lanetako bat bere kudeaketapean geratu ziren linea guztien azterketa ekonomikoa egitea izan zen, haien ustiapenaren galerak larritzeko moduko mailetara iristen baitziren, eta enpresaren egoera ekonomikoa zalantzan jartzen zuten. Izan ere, garai hartan bazirudien Estatuak berehala hartuko zituela bere gain ordura arte emakidadun pribatuen esku zeuden eta finantza egoera larria erakusten zuten hainbat trenbide.

Zornotza eta Bermeo arteko trenari dagokionez, azterlan horretan nabarmena zen Sukarrieta eta Bermeo arteko zatia inauguratu zenetik izandako bidaiarien trafikoaren igoera nabarmena, eta, aldi berean, ikusten zen merkantzien garraioak gero eta garrantzia txikiagoa zuela, eta bazeudela, baita ere, emakidadun bakarraren, Compañía de Automóviles Vascongados izenekoaren, esku zeuden errepideko emakidak, eta hark, «zerbitzu egokia eskaintzen du eta, beraz, trenari konpetentzia indartsua egiten dio».<sup>139</sup>

Aipatutako azterlan horrek etorkizunerako hiru alternatiba hartzen zituen kontuan Bermeoko trenarentzat:

- Ustiapenarekin ordura arte bezala jarraitzea.<sup>140</sup>
- Linea elektrifikatzea eta modernizatzea.<sup>141</sup>
- Ustiapena ixtea eta linea altxatzea.

Hiru alternatiba horien azterketan, txostenak ikusten zuen lehenbiziko aukerarekin galerak gero eta handiagoak izango zirela. Elektrifikatzeari zegokionez, zalantzak sortzen zituen, uste baitzen trakzio sistema hori bidezkoa zela trafiko dentsitate handiko lineatan soilik, eta hori ez zen gertatzen Bermeoko linean, eta Vascongados enpresarekin Bilbora zihoan lotura asko hobetuko zuela inork zalantzan jartzen ez bazuen ere, enpresaren ustez, bere bezeroen %13ak baino ez zuen lotura hori erabiltzen. Ustiapena ixteari eta instalazioak altxatzeari zegokionez, uste zen aktiboen salmentatik ateratakoa nahikoa izango zela lanik gabe utzitako langileen kalte-ordainak ordaintzeko. Hala ere, azterlanak akats larria zuen ordura arte trena erabiltzen zuten bidaiarien garraioa bermatzeko beharrezkoak izango ziren errepi-

Una de las primeras actuaciones emprendidas por FEVE fue realizar un estudio económico de todas las líneas bajo su gestión, debido a que el déficit de explotación de las mismas comenzaba a alcanzar niveles preocupantes, comprometiendo la situación económica de la empresa, en un momento en que parecía inminente la asunción por parte del Estado de numerosos ferrocarriles en precaria situación financiera que hasta entonces se encontraban en manos de concesionarios privados.

En lo que se refiere al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, el citado estudio consideraba el importante incremento del tráfico de viajeros experimentado desde la inauguración de la sección de Pederuales a Bermeo, al tiempo que constataba la marginalidad del transporte de mercancías, así como la existencia de concesiones de carretera dependientes de una única concesionaria, la Compañía de Automóviles Vascongados, «que presta un servicio eficiente y, por tanto, hace fuerte competencia al ferrocarril».<sup>139</sup>

El citado estudio consideraba un total de tres alternativas de futuro para el ferrocarril de Bermeo:

- Mantener la explotación como se venía realizando hasta el momento.<sup>140</sup>
- Electrificación y modernización de la línea.<sup>141</sup>
- Cierre de la explotación y levante de la línea.

En el estudio de estas tres alternativas, el informe consideraba que la primera de las opciones supondría un progresivo incremento del déficit. Por su parte, la electrificación era cuestionada, al considerar que este sistema de tracción solamente tenía razón de ser en líneas de gran densidad de tráfico, caso en el que no se encontraba la de Bermeo, y aunque parecía evidente que esta obra mejoraría notablemente el tráfico combinado con Vascongados hacia Bilbao, la empresa señalaba que únicamente el 13% de sus clientes efectuaban este tipo de enlaces. Por lo que respecta al cierre y levante de las instalaciones, se calculaba que el valor de lo obtenido en la venta de los activos sería suficiente para sufragar la indemnización del personal cesante. Sin embargo, el estudio presentaba una grave incorrección en la valoración de los servicios de carretera neces-

<sup>139</sup> Herri Lan Ministerioa. de Ferrocarriles de Vía Estrecha erakundarenmende zeuden lineen azterketa ekonomikoa, 75. or.

<sup>140</sup> Txostenean bertan aitortzen zen lineak ez zituela beharrezko ziren baliabide guztiak trenbidearen mantentze lanak egiteko, eta, gainera, erabiltzen zen materiala, gutxi izateaz gain, oso egoera txarrean zegoen, «corriendo el riesgo de suprimir algunos servicios si alguna unidad motora sufriera mayor avería. Ya, en la actualidad, esta situación condiciona negativamente la prestación de los servicios». Herri Lan Ministerioa. de Ferrocarriles de Vía Estrecha erakundarenmende zeuden lineen azterketa ekonomikoa, 73. or.

<sup>141</sup> Txostena idatziaurretik hasita zeuden elektrifikatzea prestatzeko lehenbiziko lanak, tuneletako galiboa egokitzeko lanak, hain zuzen ere.

<sup>139</sup> Ministerio de Obras Públicas. Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha, p. 75.

<sup>140</sup> El mismo informe reconocía que la línea carecía de los medios necesarios para el correcto mantenimiento de la vía, mientras que el material rodante, además de escaso, se encontraba en mal estado, «corriendo el riesgo de suprimir algunos servicios si alguna unidad motora sufriera mayor avería. Ya, en la actualidad, esta situación condiciona negativamente la prestación de los servicios». Ministerio de Obras Públicas. Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha, p. 73.

<sup>141</sup> Antes de redactarse el informe ya se habían iniciado los primeros trabajos preparatorios para la electrificación, con la realización de obras de adecuación de gálibo en los túneles.



1958AN HELDU ZIREN BERMEOKO TRENBIDERA LEHENBIZIKO DIESEL LOKOMOTORAK. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
EN 1958 LLEGARON AL FERROCARRIL DE BERMEO LAS PRIMERAS LCOMOTORAS DIESEL. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.



GERNIKAKO TAILERRETAN EZ ZEGOEN DIESEL LOKOMOTORA MODERNOEN MANTENTZE LANETARAKO BALIABIDERIK. IZAN ERE, SARRI ASKOTAN LANAK AIRE ZABALEAN EGIN BEHAR IZATEN ZIREN. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
LOS TALLERES DE GUERNICA NO DISPONÍAN DE LOS MEDIOS PRECISOS PARA EL CORRECTO MANTENIMIENTO DE LAS MODERNAS LCOMOTORAS DIESEL. DE HECHO, EN MUCHAS OCASIONES LOS TRABAJOS DEBÍAN REALIZARSE A LA INTEMPERIE. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.

deko zerbitzuen balorazioan. Izan ere, honako datu hauek ematen zituen:

*...36.000 bidaiari garraio beharko ziren, batez beste, eta horrek 900 mugimendu egunean eskatzen du. Beste alde batetik, kontuan hartu behar da linea honek trafikoa handiak dituela urtaroren arabera eta uda garaian trafikoa puntak oso altuak direla. Beraz, gaineratik begiratu ere, begi-bistakoa ematen du udako hilabetetan trafikoa nabarmen areagotuko da 6.316 eskualdeko errepidean.*

*Garraio zerbitzu osagarri honek eskualdean dagoen autobus kopurua nabarmen gehitzea eskatuko zuen.*

rios para garantizar el transporte de los viajeros que hasta el momento utilizaban el tren, ya que señalaba que

*...sería preciso transportar una media de 36.000 viajeros, lo que supondría 900 circulaciones diarias. Si a esto se añade que el tráfico de esta línea presenta variaciones estacionales importantes, con puntas muy acusadas en los meses de verano, parece evidente que, de manera general, y especialmente en dichos meses, el tráfico de la carretera comarcal N° 6.315 experimentaría aumentos muy fuertes.*

*Este transporte suplementario exigiría un aumento considerable en el parque de autobuses de la zona.*



1959AN HASI ZIREN ZERBITZUA ESKAINTZEN LEHENBIZIKO DIESEL LOKOMOTORAK. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
EN 1959 COMENZARON A PRESTAR SERVICIO EN LA LÍNEA LOS PRIMEROS AUTOMOTORES DIESEL. FOTO JEREMY WISEMAN.



BERROGEITA HAMARREKO HAMARKADAREN AMAIERAN MERKANTZIEN GARRAIOA IA ERABAT DESAGERTURIK ZEGOEN. IRUDIAN, "ZUGASTIETA" LURRUN LOKOMOTORA BETERANOA BAGOI BATZUEKIN MANIOBRAK EGITEN, 1957KO APIRILEAN, GERNIKAN. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN. A FINALES DE LOS AÑOS CINCUENTA, EL TRÁFICO DE MERCANCIAS HABÍA DESAPARECIDO CASI POR COMPLETO. EN LA IMAGEN, LA VETERANA LOCOMOTORA DE VAPOR "ZUGASTIETA" MANIOBRA UNOS VAGONES EN GUERNICA EN ABRIL DE 1957. FOTO, JEREMY WISEMAN.

Argi eta garbi dago txostenak akatsa duela, ez baitzen 36.000koa, baizik eta 3.600ekoa egunean, batez beste, bidaiari kopurua, eta, ondorioz, tren zerbitzua erabat ordezkatzeko beharrezkoak izango ziren autobus zirkulazioak ez ziren 900 izango, 90 baizik. Bi zifra horietan zero bat gehiago sartzea akats hutsa ala, linearen etorkizuna defendatzeko interes berezia zuen norbaitek nahita egindako “akatsa” izan zen? Kontuak kontu, kalkulu oker horren ondorioz, linea modernizatzea eta elektrifikatzea erabaki zen, eta, bitartean, galera eta trafikoko maila antzekoak edo hobeak zituzten beste tren linea batzuk, Vasco-Navarro, besteak beste,<sup>142</sup> itxi egin ziren txosten beraren ondorioz.

Linea modernizatzea erabaki ondoren, hura elektrifikatzeko lehenbiziko lanak hasi ziren. Horretarako, Narciso Buesa Buesa ingeniariak, FEVEren Gasteizko mugapeko zuzendariak, idatzi beharreko proiektua idatzi zuen. Esan behar da Zornotza eta Bermeo arteko trena Gasteizko mugapearen mende zegoela. Egin beharreko lanen hasierako balorazioa hogeita hamar milioi pezetakoa izan zen, eta Banco de Crédito a la Construcción izenekoak Estatuko enpresari eman zion 420 milioi pezetako maileguaren kargura zegoen mailegu bitartez ordainduko zen. Esan behar da azterlanean bi azpi-estazio ezartzea proposatzen zela, bat Zugaztietan eta beste Gernikan. Lehenbizikoa Vasco-Navarrotik,<sup>143</sup> ekarritako ekipoez hornituko zen, eta bigarrenean, hasiera batean La Lomako.<sup>144</sup> trena modernizatzeke erosi ziren merkurio lurrunezko bi artezgailu jarriko ziren. Hala ere, azkenean instalazio bakarra jartzea erabaki zen, Gernikan, gutxi gorabehera linearen erdiko puntuan. Bertan, siliziozko artezgailu moderno berriak instalatu ziren.

Zornotza eta Bermeo arteko linea elektrifikatzea FEVEk egin zuen lehenbiziko elektrifikatzea izan zen, eta horretarako 1.500 Voltioko tentsioa aukeratu zuen, korrante jarraian, hori baitzen Ferrocarriles Vascongadosen erabiltzen zuena Bilbo eta Donostia arteko linean. Katenaria muntatzen ari zen une berean, trenbidea ere goitik behera berrikusi zen, trantsizio kurbak sartu ziren eta

Salta a la vista la errónea apreciación del informe, ya que no era 36.000 sino 3.600 la media diaria de viajeros y por tanto, no serían 900 sino 90 las circulaciones de autobús necesarias para la completa sustitución del servicio ferroviario. ¿Fue un simple fallo añadir un cero de más en ambas cifras o fue tal vez error deliberado cometido por alguien especialmente interesado en defender el porvenir de la línea? Lo cierto es que en base a esta apreciación equivocada se tomó la decisión definitiva de modernizar y electrificar la línea, mientras que otros ferrocarriles con déficit y niveles de tráfico similares o incluso mejores, como es el caso del Vasco-Navarro,<sup>142</sup> fueron condenados al cierre a raíz del mismo informe.

Una vez tomada la decisión de modernizar la línea, se iniciaron las primeras gestiones para su electrificación, redactando el oportuno proyecto el ingeniero Narciso Buesa Buesa, director de la demarcación de FEVE en Vitoria, de la que dependía el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo. La valoración inicial de las obras a realizar era de treinta millones de pesetas, a sufragar mediante un crédito a cargo del préstamo de 420 millones de pesetas que había concedido el Banco de Crédito a la Construcción a la empresa estatal. Cabe señalar que el estudio proponía el establecimiento de dos subestaciones, una en Zugastietan y otra en Guernica, dotando a la primera de equipos procedentes del ferrocarril Vasco-Navarro,<sup>143</sup> y la segunda de dos rectificadores de vapor de mercurio que habían sido inicialmente adquiridos para la modernización del ferrocarril de La Loma.<sup>144</sup> Sin embargo, finalmente se optó por una única instalación, situada en Guernica, aproximadamente el punto intermedio en la línea, en la que se emplearon modernos rectificadores de silicio de nueva construcción.

La electrificación de la línea de Amorebieta a Bermeo fue la primera realizada por FEVE, optando por la tensión de 1.500 voltios en corriente continua al ser ésta la tensión utilizada por los Ferrocarriles Vascongados en su línea de Bilbao a San Sebastián. Al mismo tiempo que se montaba la catenaria se procedió a la revisión total de la vía, con introducción de curvas de transición y mejoras

<sup>142</sup> Bergara eta Gasteiz eta Lizarra arteko linea eta San Prudentzio eta Oñati eta Andollu eta Estibaliz arteko adarrak.

<sup>143</sup> Zehatzago esanez, Ancineko azpi-estazioa. Azpimarratu egin behar da, proiektua idatzi zen unean, 1967an, Vasco-Navarro trena oraindik itxi gabe zegoela.

<sup>144</sup> Linares eta Ubeda eta Baeza (Jaen) arteko trena. Bertan, berrogeiko hamarkadatik modernizazio inbertsio handiak egin ziren, haien artean trazatuaren aldaketa sakonak, geltoki berrien eraikituzak, haietako bat lur azpian, eta trazio elektrikoaren instalazioen eta material mugikorren berriztapena. Jarduera horietako asko burututa zeuden, eta lehen aipatutako txostena zela eta, Bermeoren antzeko kopuruak zituen, baina eguneroko bidaiarien batez besteko kopuruan eta haiek eramateko behar izango ziren autobus kopuruan inork ez zuen zero bat gehiago jarri eta ez zituen txostenak nahastu. Ondorioz, linea hori itxi egin zen 1966ko urtarrilaren 15ean. Informazio gehiago izateko, ikus José Antonio Gómez Martínez et al.-ek idatzitako *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*, liburua bikaina.

<sup>142</sup> Línea de Bergara a Vitoria y Estella y ramales de San Prudentio a Oñate y de Andollu a Estibaliz.

<sup>143</sup> En concreto, de la subestación de Ancín. Cabe destacar que en el momento de redactar el proyecto, 1967, el Ferrocarril Vasco-Navarro todavía no había sido clausurado.

<sup>144</sup> Ferrocarril de Linares a Ubeda y Baeza (Jaén), en el que desde los años cuarenta se habían realizado grandes inversiones de modernización que incluían la ejecución de importantes variantes de trazado, la construcción de nuevas estaciones, una de ellas subterránea, y la renovación de las instalaciones de tracción eléctrica y su material móvil. Cuando una parte importante de estas actuaciones estaba realizada, y a raíz del informe antes citado, esta línea, con niveles de tráfico similares a la de Bermeo, pero sin que nadie falseara los informes añadiendo un cero a la derecha de su media de viajeros diarios y de autobuses necesarios para su sustitución, fue clausurada el 15 de enero de 1966. Para más información ver el magnífico libro *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*, de José Antonio Gómez Martínez et al.



maldak hobetu egin ziren, Gernikan tailer berriak eraiki ziren eta loturako bidea ezarri zen Zornotzan, Bilborako noranzkoan, Bizkaiko hiriburua eta Bermeoren arteko tren zuzenak noranzkoa aldatu behar izan ez zezaten. Hori dela eta, eta zirkulazio horiek biztanleei zerbitzua eman ahal izateko, geraleku berria eraiki zen Zornotzan, 634 errepide nazionalako trenbide pasagunearen ondoan. Material mugikorrari dagokionez, konponketa sakonaren ondoren, Vasco-Navarro trena itxi eta gero zerbitzuetik kanpo geratutakoa berreskuratu egin zen. Egindako inbertsio osoa, azkenean, 89.100.000 pezetakoa izan zen, honela banatuak:

### Zornotza eta Bermeo arteko trenaren elektrifikatzea

28 kilometro aireko linean	35.200.000.- pta.
2.500 Kw.-ko azpi-estazio artezlea	5.800.000.- pta.
Trenbidea berrikustea	21.900.000.- pta.
Tunelak zabaltzea	6.500.000.- pta.
Kotxetegiak eraikitzea	3.900.000.- pta.
Tailerrak eraikitzea	1.400.000.- pta.
Material motorra modernizatzea	8.000.000.- pta.
Material mugikorra modernizatzea	6.400.000.- pta.

**Iturria:** FEVE, Inauguración de la electrificación y renovación del ferrocarril de Amorebieta-Guernica-Bermeo.

1973ko maiatzaren 29an indarrean sartu zen Zornotza eta Bermeo arteko linearen elektrifikatzea. Hilabete batzuk lehenago, 1972ko ekainaren 25ean, hain zuzen ere, Ferrocarriles Vascongadosen lineen kudeaketa FEVE-ren esku geratu zen, eta, ondorioz, bien ustiapena pixkanaka-pixkanaka bateratu egin zen. Horren ondorioz, besteak beste, material mugikorraren mantentze lanak Durangoko tailerretara eramaten hasi ziren, eta, ondorioz, esan daiteke Gernikako instalazio berrietan egindako inbertsio handia ez zela ia ezertarako aprobetxatu.

Zornotza eta Bermeo arteko linearen elektrifikatzeak hobekuntza nabarmena eragin zuen zerbitzuaren kalitatean, baina horrek ez zuen bidaiari kopuruan igoera handirik eragin, obren aurreko mailak berreskuratu baino ez. Izan ere, 1972an jaitsiera nabarmena egon zen, obrak zirela eta zerbitzua hilabetez eten egin behar izan baitzen. Errepidearen konpetentzia, bai garraio publikoarena, eta batez ere garraio pribatuarena, asko igo zen hirurogeita hamarreko hamarkadan, eta, ondorioz, trenbideko trafikoak ezin izan zuen gora egin. Beste alde batetik, garai hartan kontuan hartzen dugun azken urtean, zabortegei baten irristatzearen ondorioz Autzaganeko tunelaren ahoan gertatutako lubizi larri bat zela eta, zer-

de rasantes, a la construcción de nuevos talleres en Guernica y al establecimiento de una vía de enlace en Amorebieta, dirección Bilbao, con el fin de evitar las inversiones de marcha de los trenes directos entre la capital vizcaína y Bermeo. Con este motivo, y para que estas circulaciones pudieran atender la población, se estableció un nuevo apeadero en Amorebieta, junto al paso a nivel de la carretera nacional 634. Por lo que respecta al material móvil, se recuperó, tras someterlo a una profunda reparación, el que había quedado fuera de servicio tras la clausura del Ferrocarril Vasco-Navarro. La inversión total realizada ascendió finalmente a 89.100.000 pesetas repartidas del siguiente modo:

### Electrificación del Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

28 kilómetros de línea aérea	35.200.000.- pts.
Subestación rectificadora de 2.500 Kw.	5.800.000.- pts.
Revisión de vía	21.900.000.- pts.
Ensanche de túneles	6.500.000.- pts.
Construcción de cocheras	3.900.000.- pts.
Construcción de talleres	1.400.000.- pts.
Modernización de material motor	8.000.000.- pts.
Modernización del material móvil	6.400.000.- pts.

**Fuente:** FEVE, Inauguración de la electrificación y renovación del ferrocarril de Amorebieta-Guernica-Bermeo.

El 29 de mayo de 1973 entró en servicio la electrificación de la línea de Amorebieta a Bermeo. Unos meses antes, en concreto el 25 de junio de 1972, la gestión de las líneas de los Ferrocarriles Vascongados había pasado a manos de FEVE, por lo que la explotación de ambas fue progresivamente unificada. Este hecho supuso entre otros aspectos la paulatina transferencia del mantenimiento del material móvil a los talleres de Durango, por lo que la gran inversión realizada en las nuevas instalaciones de Guernica resultó en cierto modo estéril.

La electrificación del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo representó una mejora importante de la calidad del servicio, pero no supuso un incremento notable de los viajeros, salvo la recuperación de los niveles anteriores a las obras, ya que en 1972 se acusó un importante descenso debido a que fue necesario por este motivo paralizar la circulación durante cerca de un mes. La competencia de la carretera, tanto del transporte público, como sobre todo del privado, aumentó espectacularmente en los años setenta impidiendo un mayor progreso del tráfico ferroviario. Por otra parte, en el último año considerado en este periodo, un grave desprendimiento en la boca del túnel de Autzagane, producido por el deslizamiento



ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO ELEKTRIFIKATZEAREN INAUGURAZIO TRENA, 1973KO MAIATZAREN 29AN. IKUSTEN DA KONPOSIZIOA OSATZEN DUTEN IBIGAILU GUZTIAK DESAGERTUTAKO VASCO-NAVARROTIK EKARRITAKOAK ZIRELA. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

TREN INAUGURAL DE LA ELECTRIFICACIÓN ENTRE AMOREBIETA Y BERMEO, EL 29 DE MAYO DE 1973. SE APRECIA QUE TODOS LOS VEHÍCULOS QUE FORMAN LA COMPOSICIÓN ERAN HEREDADOS DEL DESAPARECIDO VASCO-NAVARRO. ARCHIVO MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

bitzua eten egin behar izan zen sei hilabete inguruz, eta tren zerbitzuaeren ordezkari autobus zerbitzua eskaini behar izan zen, Transportes Olea enpresarekin.

Franco generala hil ondoren, gerra zibila eta gero galtutako normaltasun demokratikoa pixkanaka berreskuratzeko prozesua hasi zen, eta horrek autonomiadun erkidegoetan Estatuaren administrazio antolamendu berria ekarri zuen. Horren ondorioz, 1978an Euskal Kontseilu Orokorra eratu zen, Eusko Jaurlaritza izango zena behin betiko eraketarako bidea prestatuko zuen autonomia aurreko erakundea.

Denbora gutxi lehenago eratuak Euskal Kontseilu Orokorra jasotako lehenbiziko transferentzietako bat FEVE-k ustiatzen zituen eta erabat Euskadiko lurraldea hartzen zuten tren lineen ustiapena izan zen.<sup>145</sup> 1978ko abenduaren 15ean, autonomia aurreko erakundeak Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao<sup>146</sup> izenekoaren linea zaharrak jaso zituen, eta handik denbora gutxira, 1979ko ekainaren 1ean, gauza bera egin zen honako linea hauekin: Zornotza-Bermeo, Bilbo-Donostia eta Donostia – Frantziako muga.

<sup>145</sup> Bilbo eta Santander eta Bilbo eta Leon arteko zerbitzuek FEVE-ren esku jarraitu zuten, haien ibilbideak Euskadiko Autonomia Erkidegoa gainditzen baitzuten.

<sup>146</sup> Bilbo - Plentzia, Lutxana - Sondika, Bilbo - Lezama eta Matiko - Azbarren.



AUTZAGANEKO MENDI HEGALEN EGONKORTASUN EZA IZAN DA ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAK HISTORIAN ZEHAR IZAN DUEN ARAZO NAGUSIETAKOA. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

LA INESTABILIDAD DE LAS LADERAS DE AUTZAGANE HA SIDO UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO A LO LARGO DE SU HISTORIA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

de un vertedero, trajo consigo la interrupción de la línea durante cerca de seis meses, estableciéndose un trasbordo mediante los autobuses de la empresa Transportes Olea.

Tras la muerte del General Franco, se inició un proceso de paulatina recuperación de la normalidad democrática perdida tras la guerra civil, que implicó la creación de una nueva división administrativa del Estado en regiones autónomas. Como consecuencia de ello, en 1978 se formó el Consejo General Vasco, ente preautonómico que preparó el camino para la definitiva constitución del Gobierno Vasco.

Una de las primeras transferencias efectuadas al recién creado Consejo General Vasco fue la explotación de las líneas gestionadas por FEVE cuyo recorrido transcurría íntegramente por territorio del País Vasco.<sup>145</sup> El 15 de diciembre de 1978 el ente preautonómico recibió las antiguas líneas de los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao<sup>146</sup> y poco después, el 1 de junio de 1979 se realizó la misma operación con las de Amorebieta-Bermeo, Bilbao-San Sebastián y San Sebastián a la Frontera Francesa.

<sup>145</sup> Los servicios de Bilbao a Santander y de Bilbao a León se mantuvieron en manos de FEVE al exceder su recorrido el ámbito de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

<sup>146</sup> Bilbao a Plencia, Luchana a Sondika, Bilbao a Lezama y Matico a Azbarren.

**Explotación de Ferrocarriles por el Estado.  
Zornotza eta Bermeo arteko linea, trafikoaren eta  
emaitzen bilakaera (1955-1978)**

Urtea	Bidaiariak	Merkantziak (Tm)	Sarrerak (mila pezetatan)	Gastuak (mila pezetatan)	Koefizientea
1955	590.458	16.922	2.735.332	5.219.977	190,8
1956	834.567	15.235	3.556.234	6.194.332	174,1
1957	831.438	13.331	4.347.414	8.101.165	186,3
1958	877.837	9.893	4.713.259	8.456.664	179,4
1959	966.118	7.587	5.397.598	8.209.030	152,0
1960	989.780	8.303	5.451.165	7.817.333	143,4
1961	1.043.268	7.456	5.961.160	8.640.332	144,9
1962	1.115.846	6.918	6.325.059	9.062.980	143,2
1963	1.179.645	6.067	6.191.633	10.602.618	171,2
1964	1.158.711	4.767	6.459.592	11.995.912	185,7
1965	1.180.292	4.261	6.776.307	12.966.465	191,3
1966	1.225.233	4.080	7.373.501	11.803.484	160,0
1967	1.232.202	3.585	7.389.857	13.181.589	178,3
1968	1.207.503	3.812	7.752.916	13.002.666	167,9
1969	1.250.803	2.841	8.198.261	13.429.939	163,8
1970	1.238.076	1.200	9.681.136	17.602.080	181,8
1971	1.223.891		12.105.552	21.470.823	177,3
1972	1.090.466		11.417.966	32.785.673	285,8
1973	1.139.725		13.940.203	23.746.393	170,3
1974	1.167.354		15.505.303	24.092.574	155,3
1975	1.037.000				
1976	1.287.000				

**Iturria,** Explotación de los Ferrocarriles por el Estado, txostenak, 1955-1964 eta FEVE, txostenak, 1965-1976

**EUSKO TRENEN AROA, 1979-2004.**

FEVEko EAEko lineak Eusko Kontseilu Nagusiari transferitu ondoren, horren kudeaketa autonomia aurreko erakunde baten eskuetan geratu zen; are gehiago, material mugikorraren zati bat EKN/CGV siglekin matrikulatu zen. Hala ere, segituan sortu zen enpresa publiko baten beharra, administrazioa arintzeko eta eraginkorrago bihurtzeko.

Enpresa berriarentzako aukeratu zuten lehenengo izena Eusko Tren Bideak izan zen. Hala ere, eta tren batzuetan sigla horiek ja-

**Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Línea de  
Amorebieta a Bermeo, evolución del tráfico y  
resultados (1955-1978)**

Año	Viajeros	Mercancías (Tm)	Ingresos (miles de pesetas)	Gastos (miles de pesetas)	Coefficiente
1955	590.458	16.922	2.735.332	5.219.977	190,8
1956	834.567	15.235	3.556.234	6.194.332	174,1
1957	831.438	13.331	4.347.414	8.101.165	186,3
1958	877.837	9.893	4.713.259	8.456.664	179,4
1959	966.118	7.587	5.397.598	8.209.030	152,0
1960	989.780	8.303	5.451.165	7.817.333	143,4
1961	1.043.268	7.456	5.961.160	8.640.332	144,9
1962	1.115.846	6.918	6.325.059	9.062.980	143,2
1963	1.179.645	6.067	6.191.633	10.602.618	171,2
1964	1.158.711	4.767	6.459.592	11.995.912	185,7
1965	1.180.292	4.261	6.776.307	12.966.465	191,3
1966	1.225.233	4.080	7.373.501	11.803.484	160,0
1967	1.232.202	3.585	7.389.857	13.181.589	178,3
1968	1.207.503	3.812	7.752.916	13.002.666	167,9
1969	1.250.803	2.841	8.198.261	13.429.939	163,8
1970	1.238.076	1.200	9.681.136	17.602.080	181,8
1971	1.223.891		12.105.552	21.470.823	177,3
1972	1.090.466		11.417.966	32.785.673	285,8
1973	1.139.725		13.940.203	23.746.393	170,3
1974	1.167.354		15.505.303	24.092.574	155,3
1975	1.037.000				
1976	1.287.000				

**Fuente,** Explotación de los Ferrocarriles por el Estado, Memorias, 1955-1964 y FEVE, Memorias, 1965-1976

**LA ERA DE EUSKO TREN, 1979-2004.**

Una vez transferidas las líneas de FEVE en el País Vasco al Consejo General Vasco, su gestión pasó a ser realizada directamente desde el ente preautonómico, e incluso parte del material móvil llegó a ser matriculado con las siglas EKN/CGV, pero pronto se vio la necesidad de crear una empresa pública que permitiera una administración más ágil y eficaz.

El nombre inicialmente elegido para la nueva empresa fue Eusko Tren Bideak. Sin embargo, y aunque algunos trenes se marcaron

rri bazituzten ere –ETB–, garai hartan euskal telebista publikoa ere sortu zen –ETB, hori ere– eta, ondorioz, izena aldatu eta Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos SA –ET/FV– izena eman zioten. Egun izen juridiko hori bera du, 1996az geroztik EuskoTren marka komertziala erabiltzen badu ere.

Prozesu hori guztia 1982ko maiatzaren 24an burutu zen, Eusko Jaurlaritzako 105/1982 Dekretuak Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos SA Sozietate Publikoaren sorrera onartu zuenean, Garraio eta Herri Lan Sailaren baitan.

1983KO UHOLDEEK KALTE LARRIAK ERAGIN ZITUZTEN ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
LAS INUNDACIONES DE 1983 TUVIERON GRAVES CONSECUENCIAS EN LA LÍNEA DE AMOREBIETA A BERMEO. ARCHIVO MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



con las nuevas siglas, ETB, el nacimiento de la televisión pública vasca, que recibió el nombre de Euskal Telebista, también ETB, hizo que finalmente la denominación elegida fuera la de Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., ET/FV, nombre jurídico que mantiene en la actualidad, aunque desde 1996 se emplea la marca comercial EuskoTren.

Este proceso culminó el 24 de mayo de 1982, cuando, el Decreto 105/1982 del Gobierno Vasco, aprobó la creación de la Sociedad Pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., dependiente del Departamento de Transportes y Obras Públicas.



LAUROGEIKO HAMARKADAREN HASIERAN VASCO-NAVARRO TRENETIK EKARRITAKO MATERIAL MUGIKORRAREN ORDEZ 3.500 SERIEKO UNITATE MODERNOAK EZARRI ZIREN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

A COMIENZOS DE LOS AÑOS OCHENTA EL PRIMITIVO MATERIAL MÓVIL DEL VASCO-NAVARRO FUE REEMPLAZADO POR LAS MODERNAS UNIDADES ELÉCTRICAS DE LA SERIE 3.500. FOTO JUANJO OLAIZOLA.



1986TIK AURRERA, EUSKOTRENEK ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO LINEAREN GOITIK BEHERAKO MODERNIZAZIOARI EKIN ZION. IRUDIAN LINEA IKUS DAITEKE, SUKARRIETA INGURUETAN, ERRAIL ZAHARRIK GABE, 1990EAN. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO. EUSKOTREN ACOMETIÓ A PARTIR DE 1986 LA MODERNIZACIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA DE AMOREBIETA A BERMEO. EN LA IMAGEN SE APRECIA LA LÍNEA, EN LAS INMEDIACIONES DE PEDERNALES, DESPROVISTA DE SUS VIEJOS CARRILES. AÑO 1990. FOTO JAVIER VIVANCO.



EGURREZKO TRABESA ZAHARREN ORDEZ, EUSKOTRENEK ORMIGOIZKO TRABESA BERRIAK JARRI ZITUEN. ARGAZKIA, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI. EUSKOTREN SUSTITUYÓ LAS VIEJAS TRAVESAS DE MADERA POR OTRAS DE HORMIGÓN. FOTO PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.



EUSKO TRENEK ZERBITZUA ZABALDU EGIN ZUEN, GERNIKA-LURGORRIN GERALEKU BERRIA JARRIZ. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

EUSKO TREN AMPLIÓ LA OFERTA DE SU SERVICIO CON EL ESTABLECIMIENTO DEL NUEVO APEADERO DE GERNIKA-LURGORRI. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

EuskoTrenek Bermeoko trena kudeatu zuen lehenengo urteetan, linearen egoera benetan korapilotsua zen. Bidaiarien trafikoa berreskuratzeko prozesua motela izan zen, 1978. urteko sei hileko geldialdiaren ondoren; izan ere, bezero potentzial ugari autobusa edo ibilgailu pribatua erabiltzen hasi ziren. Bestalde, esku artean ditugun estatistikek linea ordaindutako txartelarekin erabili zuten bezero kopurua baino ez digute ematen; kopuru hori %30 handitu beharko litzateke, gutxienez, 1979az geroztik bidaiari asko doan ibili zirela kontuan hartuz gero.<sup>147</sup>

En los primeros años de gestión del ferrocarril de Bermeo por parte de EuskoTren, la situación de la línea era altamente comprometida. La recuperación del tráfico de pasajeros, tras haber estado suspendido el servicio durante seis meses en 1978 fue lenta, ya que muchos de sus potenciales clientes se habían pasado en este tiempo al autobús o al vehículo privado. Por otra parte, las estadísticas disponibles únicamente indican los clientes de pago que utilizaron la línea, cifra que debería incrementarse al menos un 30% si se contabilizaran también los numerosos viajeros gratuitos transportados a partir de 1979.<sup>147</sup>

<sup>147</sup> Eusko Kontseilu Nagusiaren Garraio Saileko dekretu baten ondorioz, erretiratuek sail horren baitako trenak doan erabili ahal izan zituzten.

<sup>147</sup> Un decreto del Departamento de Transportes del Consejo General Vasco otorgó a jubilados y pensionistas la gratuidad de los servicios ferroviarios dependientes de esta institución.

1983ko udan EAEn izan ziren uholde ikaragarriek kalte handiak eragin zituzten Bermeoko trenbidean, nahiz eta kalteak beste linea batzuetakoak baino txikiagoak izan. Zerbitzu hori 26an kendu zen eta ez zen erabat leheneratu urriaren 10era arte, egin beharreko garbiketa lan guztiak egin ondoren eta instalazioak birgaitu ondoren.<sup>148</sup>

1985az geroztik, Bermeoko treneko bidaiari kopurua etengabe handitzen hasi zen, besteak beste, enpresa ustiatzaileak honako ekimen hauek bultzatu zituelako:

- Trenbidea goitik behera berritu zuten: metro bakoitzeko 45 kilogramoko pisua zuen erraila erabiltzen hasi ziren eta etapa haue-tan garatu zen:
  - Autzaganeko tunela, Agromanek 1986an egina.
  - Zugaztieta eta Muxika arteko tartea, TECSAk 1988an egina. Lan hori egiteko, Eusko Trenek lehenbiziko aldiz erabili zituen barra luzeak soldatutako errailak egiteko, 72 metroko tartetan. Hala ere, egurrezko trabesak erabili zituzten.
  - Muxika eta Murueta arteko tartea, Dragadosek 1989. urtean egina. Kasu horretan, eta gainerako berritze lanetan bezalaxe, erraila –junturarik gabeko barra luzez egina– bloke bakarreko hormigoizko trabesen gainean jarri zuten.
  - Murueta eta Bermeo arteko tartea, TECSAk 1990. eta 1991. urte artean egina.
  - Zornotza eta Zugaztieta arteko tartea, TECSAk 1992. urtean egina.
- Gernika-Lurgorriko geraleku berria egin zuten 1990ean eta, horrela, bezeroen irisgarritasuna hobetu zen. Geraleku hori foru herriaren hedapenaren ondorioz sortu ziren eremu berri nagusietako batean kokatu zuten.
- Vasco-Navarro konpainiako tren zaharren orde z 3.500, 200 eta 300 serieko tren modernoak ekarri zituzten.
- Trenarentzako sarbidea egin zuten Bermeoko portuan, merkantziak garraiatu ahal izateko.
- Lineako geltokiak eta geralekuak hobetu egin zituzten, baita horietarako sarbideak ere.

Halaber, zerbitzua maiztasun handiagoz dabil, eta trenak zuzeneko bihurtu dira, Bilbotik atera eta Bilbora heltzen direlarik. Horrela,

<sup>148</sup> Bilborainoko zerbitzua ez zen 1984ko urtarrilaren 29ra arte leheneratu. Linea horrek izan zituen kalteen adibide gisa, datu hau: Gernikako geltokian urak eta lokatzak 3.508. eta 3.510. unitateen eserlekuak estali zituen. Geroago, birgaitze lanean, azken tren horrek istripu larria izan zuen Autzaganen; ondorioz, trena erabat desegin eta beste bat jarri zen horren orde z.

Las dramáticas inundaciones que asolaron al País Vasco en el verano de 1983, aunque en menor medida que en otras líneas, también afectaron gravemente al ferrocarril de Bermeo. El servicio se suprimió el 26 de agosto y no se recuperó la normalidad hasta el 10 de octubre, una vez realizadas las oportunas labores de limpieza y rehabilitación de las instalaciones.<sup>148</sup>

A partir de 1985 el ferrocarril de Bermeo comenzó a incrementar de forma progresiva el número de viajeros transportados, gracias entre otros aspectos a la realización por parte de la empresa explotadora de las siguientes actuaciones:

- Renovación integral de la vía, con utilización de carril de 45 kilogramos por metro lineal y desarrollada en las siguientes etapas:
  - Túnel de Autzagane, realizada por Agromán en 1986.
  - Zugaztieta-Música, ejecutada por TECSA en 1988. En esta obra se empleó por primera vez en Eusko Tren la barra larga de carril soldado, en tramos de 72 metros, aunque todavía sobre travesía de madera.
  - Música-Murueta, realizada por Dragados en 1989. En este caso, y al igual que en las restantes renovaciones, el carril, en barra larga sin juntas, se montó sobre traviesas de hormigón monobloque.
  - Murueta-Bermeo, desarrollada por TECSA entre 1990 y 1991.
  - Amorebieta-Zugaztieta, también realizada por TECSA, en 1992.
- Mejora de la accesibilidad de los clientes con la implantación en 1990 del nuevo apeadero de Gernika-Lurgorri, el cual atiende las necesidades de una de las principales zonas de expansión urbana de la villa foral.
- Sustitución de los viejos trenes heredados del Ferrocarril Vasco-Navarro por las modernas unidades de las series 3.500, 200 y 300.
- Construcción de un acceso ferroviario para transporte de mercancías al puerto de Bermeo.
- Mejora de las estaciones y apeaderos de la línea, así como sus accesos.

Asimismo se ha incrementado notablemente el servicio y todos los trenes han pasado a ser directos, con origen y destino en Bilbao, de-

<sup>148</sup> El servicio hasta Bilbao no se restableció hasta el 29 de enero de 1984. Como ejemplo de los daños sufridos por la línea, cabe señalar que en la estación de Guernica, el agua y el lodo cubrió las unidades eléctricas 3.508 y 3.510 hasta la altura de los asientos. Posteriormente, en las labores de recuperación, este último tren, sufrió un gravísimo accidente en Autzagane, lo que supuso su completo desguace y sustitución por otra composición de nueva construcción.

betirako desagertu dira ordura arte Zornotzan egin beharreko tren aldaketa gogaikarriak edo norabide aldaketak.

Automóviles Vascongados Konpainiak ustiatutako autobusen zerbitzua Bizkaiko Foru Aldundiaren Bizkaibus sistemak hartu zuen bere gain eta, ondorioz, gogortu egin zen errepide bidezko lehia 1998az geroztik. Horrekin batera, bidaiari kopurua pixka bat murriztu egin zen, baina kopuru hori leheneratuz joan da. Bestalde, 1997. urtean Bermeoko portura sartzeko bidea egin zen, merkantzien garraioa berriz ezartzeko asmoz. Lehenengo zifrak itxaropena pizteko modukoak baziren ere, Zornotzatik Bermeorainoko bidaiarientzako trenetan gertatzen ari zen saturazioak zaildu egin zuen sarbide berri horren garapena. Izan ere, sarbide hori erabat finkatzeko, ezinbestekoa zen obra garrantzitsu ugari egitea, linearen ahalmena areagotzeko. Obra horiek EuskoTren XXI inbertsio planean aurreikusi ziren, eta horretan dihardute gaur egun.



1996TIK AURRERA EUSKOTRENEK 200 SERIEKO UNITATE MODERNOAK SARTU ZITUEN BERMEOKO LINEAN. ARGAZKIA, THIERRY LELEU.  
A PARTIR DE 1996 EUSKOTREN INTRODUJO LAS MODERNAS UNIDADES DE LA SERIE 200 EN LA LÍNEA DE BERMEO. FOTO THIERRY LELEU.

sapareciendo los incómodos transbordos o inversiones de marcha que tradicionalmente había que realizar en la estación de Amorebieta.

La integración de los servicios de autobuses explotados por la Compañía de Automóviles Vascongados en la zona en el sistema Bizkaibus gestionado por la Diputación Foral de Vizcaya supuso a partir del año 1998 el recrudescimiento de la competencia del transporte por carretera, y por consiguiente, una ligera reducción del número de viajeros que progresivamente ha vuelto a recuperarse. Por su parte, en 1997 se construyó un ramal de acceso al interior del puerto de Bermeo, con el fin de reintroducir el tráfico de mercancías. Aunque las primeras cifras resultaban esperanzadoras, la saturación de trenes de viajeros que experimenta el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, dificultó un mayor desarrollo de la experiencia, cuya consolidación depende de la realización de importantes obras para el incremento de capacidad de la línea, previstas en el plan de inversiones EuskoTren XXI actualmente en desarrollo.



ZORNOTZAN LOTURA ZUZENA EZARRI ZENEAN, BETIDANIK GELTOKI HORRETAN IZANDAKO MARTXA ALDERANZKETAK DESAGERTU EGIN ZIREN. ARGAZKIA, PAISAJES ESPAÑÓLES. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
EL ESTABLECIMIENTO DE UN ENLACE DIRECTO EN AMOREBIETA SUSPUSO LA SUPRESIÓN DE LAS TRADICIONALES INVERSIONES DE MARCHA EN ESTA ESTACIÓN. FOTO, PAISAJES ESPAÑÓLES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



## BERMEOKO PORTUKO TREN BIDEZKO MERKANTZIEN GARRAIOA.<sup>149</sup>

Bermeoko portura sartzeko adar berria egin eta 1.500 serieko FEVE diesel lokomotora batek bultzatutako tren batekin proba egin ondoren, merkantziak garraiatzeko lehenengo tren komertziala egiten hasi ziren. Tren horrek Suediatik ekarritako bobinak garraiatu behar zituen, eta Mecaluxera –Bartzelona– bidali zuten 1997ko irailaren 18an. 574,16 tona bobina kargatu ziren ontzidun 12 plataforma bagoitan, bi Alsthom 1.600 lokomotorak bultzatuta. Lehen tren horrek ezin izan zuen portuko trenbide berrietara sartu, horiek merkantziez eta ibilgailuez beteta zeudelako. Hori dela eta, kaitik geltokiak portuan zuen sarreraraino garraiatu egin behar izan zuten karga; bertan, bagoiak binaka kargatu zituzten hainbat maniobraren bidez eta horiek erditik kendu behar izaten ziren, bidaiarientzako tren bat sartzan edo ateratzen zen bakoitzean. Izan ere, zamalan hori egiteko, errepide nagusi guztia hartzen zuten. Karga guztia “Lass Moon” itsasontzian ekarri zuten portura eta, EuskoTrenen sarearen bidez, Bermeotik Aritzera garraiatu zen; hortik aurrera, berriz, Arizetik Lutxanaraino, FEVE konpainia arduratu zen karga garraiatzeaz. Leku horretan, karga RENFEko bagoietara aldatu zen garabien bidez eta, tren horrek Bartzelonatik Casa Antunezerainoko bidea egiten zuen. EuskoTreneko bezeroa Algeposa zen, Bermeoko zamaketaria, berriz, Marbeco.

Trafiko horren antolakuntza honako hau zen: lehenbizi, bagoiak behar bezala kokatu eta horiek Ariz eta Bermeo arteko tarteraino garraiatzen ziren. Ondoren, Aritzera itzultzeko bidaia lanaldi berean egiten zen, langileak, bagoiak eta lokomotorak ahalik eta hobekien aprobetxatu ahal izateko. Trena Arizetik 15:30ean ateratzen eta 16:45ean heltzen zen Bermeora. Merkantzien karga eta zama lanak ordu eta erdian egin behar ziren. Ondoren, trena 20:20an itzultzen zen Aritzera, material berberarekin. Hori dela eta, materiala ez zen alferrikeri geratzen, eta lokomotorek ez zuten hutsezko mugimendurik egiteko beharrik.

Bermeoko portutik ekarritako merkantzien trafikoaren bilakaera honako hau izan zen:

- 1997. urtean: 3.195 tona altzairuzko bobina, 12 eta 15 metroko 153 tona profil eta 18 metroko 564 tona errail. Guztira, 3.912 tona garraiatu ziren iraila eta abendua artean.

## EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE BERMEO POR FERROCARRIL.<sup>149</sup>

Una vez establecido el nuevo ramal de acceso a los muelles del puerto de Bermeo y realizado un tren de pruebas remolcado por una locomotora diesel de FEVE de la serie 1.500, se procedió a la realización del primer tren comercial de mercancías, cargado con bobinas procedentes de Suecia, con destino a Mecalux en Barcelona, el 18 de setiembre de 1997. Se cargaron 574,16 toneladas en 12 vagones plataforma provistos de portabobinas, arrastrados por dos locomotoras Alsthom 1.600. Este primer tren no pudo acceder a las nuevas vías instaladas en el puerto, debido a que éstas se encontraban ocupadas por mercancías y vehículos. Por ello se debió realizar un acarreo desde el muelle hasta la planchada de la entrada de la estación al puerto y allí cargar los vagones de dos en dos, realizando maniobras y apartando los mismos cada vez que entraba o salía un tren de viajeros, pues se ocupaba el piquete de vía general. El barco en el que habían llegado al puerto era el “Lass Moon”. El transporte ferroviario se realizó entre Bermeo y Ariz por la red de EuskoTren, para continuar entre Ariz y Luchana por la de FEVE. En este punto se procedía al trasbordo de la carga mediante grúas a vagones de RENFE empresa que efectuaba el acarreo Barcelona-Casa Antúnez. El cliente de Eusko Tren era Algeposa y el estibador en Bermeo era Marbeco.

La operativa de este tráfico se basaba en realizar el posicionamiento de vagones, la carga y el transporte de los mismos entre Ariz-Bermeo y regreso a Ariz en un único turno de trabajo, para un óptimo aprovechamiento tanto del personal como de los vagones y locomotoras. El tren salía de Ariz a las 15:30 h. y llegaba a Bermeo a las 16:45 h. Para las operaciones de carga y estiba de la mercancía se disponía de 1:30 h. regresando a Ariz con el mismo material cargado sobre las 20:20 h. evitándose de este modo paralizaciones innecesarias del material y movimientos en vacío de las locomotoras.

La evolución del tráfico de mercancías procedentes del puerto de Bermeo fue la siguiente:

- Año 1997, 3.195 toneladas de bobinas de acero, 153 toneladas de perfil de 12 y 15 metros y 564 toneladas de carril de 18 metros, en total 3.912 toneladas entre los meses de setiembre y diciembre.

<sup>149</sup> Informazio hori Juan José Valladares EuskoTreneko merkantzien eta logistikaren kudeatzaileak eman digu.

<sup>149</sup> Información facilitada por Juan José Valladares, gestor de mercancías y logística de EuskoTren.

- 1998. urtean: 5.566 tona altzairuzko bobina, urtarrila eta abuztua artean.

Bermeoko portuan, 1998ko abuztuaren 5ean kargatu zuten azken merkantzia trena. Bidaiarientzako zerbitzu berri bat ezarri zuten orduan, eta, horren ondorioz, ezinezkoa izan zen merkantziak garraiatzen jarraitzea parametro ekonomiko eta komertzial lehiakorren baitan; izan ere, Zornotza eta Bermeo arteko zirkulazio ahalmena saturatuta geratu zen.

- Año 1998, 5.566 toneladas de bobinas de acero, entre los meses de enero y agosto.

El último tren de mercancías cargado en el puerto de Bermeo se realizó el 5 de agosto de 1998. La implantación de la nueva oferta de servicio de viajeros en la línea no permitía la continuidad de las circulaciones de mercancías dentro de unos parámetros económicos y comerciales competitivos ya que la capacidad de circulaciones en el tramo Amorebieta-Bermeo había quedado saturada.



1997AN, ETA FEVE REKIN ELKARLANEAN, BERMEOKO PORTURA ZIHOAN MERKANTZIEN GARRAIO ZERBITZUA HASI ZEN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

EN 1997 Y EN COLABORACIÓN CON FEVE SE INICIÓ EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON DESTINO AL PUERTO DE BERMEO. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

Gaur egun, agiri hau idazten ari garela, Bermeoko trena aukera onena da inguruko garraio publikoen artean; izan ere, eskualde horretan kezka berezia dute ingurumenarekiko, bertan Urdaibaiko biosfera erreserba baitago. Ehun eta hamasei urte igaro dira Gernikako tren txikia ibiltzen hasi zenetik, etorkizuna kolokan jarri duten hainbat gorabeheraren ondoren, zerbitzua sendotu egin da Euskadiko eskualde ederrenetako batean.

En el momento de redactar este trabajo el tren de Bermeo se ha convertido en la mejor baza del transporte público en una zona especialmente sensible en materia medioambiental, ya que en ella se encuentra ubicada la reserva de la biosfera de Urdaibai. Ciento dieciséis años después de que comenzara a rodar el pequeño ferrocarril de Guernica, y tras numerosas vicisitudes que han llegado a cuestionar su futuro, la línea ha consolidado su presencia al servicio de una de las comarcas más hermosas de Euskadi.



GAUR EGUN, ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO LINEAKO BIDAIAIARIEN ZERBITZUAN EUSKOTRENEKO MATERIAL MUGIKOR MODERNOENA ERABILTZEN DA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

EN LA ACTUALIDAD, LOS SERVICIOS DE VIAJEROS DE LA LÍNEA DE AMOREBIETA A BERMEO SON ATENDIDOS POR EL MATERIAL MÓVIL MÁS MODERNO DE EUSKOTREN. FOTO JUANJO OLAIZOLA.

## EuskoTren. Zornotzatik Bermeorainoko linean ibili diren bidaiariak, 1979-2004

Urtea	Bidaiariak <sup>150</sup>
1979	774.000
1980	790.000
1981	757.000
1982	685.000
1983	496.000
1984	486.000
1985	655.000
1986	624.000
1987	731.000
1988	734.000
1989	823.000
1990	871.000
1991	898.000
1992	995.000
1993	1.009.000
1994	1.094.000
1995	1.629.000 <sup>151</sup>
1996	2.265.000 <sup>152</sup>
1997	2.348.000
1998	1.995.000 <sup>153</sup>
1999	2.117.000
2000	2.445.000
2001	2.423.000
2002	2.327.000
2003	2.418.436
2004	2.199.683

**Iturria:** EuskoTreneko oroitzia memoria, 1979-2004

## EuskoTren. Viajeros transportados en la línea de Amorebieta a Bermeo, 1979-2004

Año	Viajeros <sup>150</sup>
1979	774.000
1980	790.000
1981	757.000
1982	685.000
1983	496.000
1984	486.000
1985	655.000
1986	624.000
1987	731.000
1988	734.000
1989	823.000
1990	871.000
1991	898.000
1992	995.000
1993	1.009.000
1994	1.094.000
1995	1.629.000 <sup>151</sup>
1996	2.265.000 <sup>152</sup>
1997	2.348.000
1998	1.995.000 <sup>153</sup>
1999	2.117.000
2000	2.445.000
2001	2.423.000
2002	2.327.000
2003	2.418.436
2004	2.199.683

**Fuente:** Memorias EuskoTren 1979 a 2004

<sup>150</sup> Ez dira txartelik ordaindu gabe ibili diren bezeroak kontuan hartu. 1979ko urriaren 1ean, bidaiak doako bihurtu ziren erretiratu guztientzat. Egoera horrek bere horretan jarraitu zen 1996ko maiatzara arte.

<sup>151</sup> 1995az geroztik, kontzeptu horrek Bilbotik Bermeorainoko zerbitzuak erabiltzen dituzten bidaiari guztiak barne hartzen ditu.

<sup>152</sup> 1996ko maiatzetik aurrera, doako txartelen ordeztarifa murriztuak ezarri zituzten.

<sup>153</sup> Baja horren arrazoietako bat kontabilitate irizpideen aldaketa da. Izan ere, Gazte bonoaren titularrek urtean 600 bidaia egiten dituztela kalkulatu zen. 1995etik aurrera, ordea, bezero horiek 1080 bidaia egiten zituztela kalkulatu zuten. Hileko bonoen kasuan, berriz, 50 bidaia kalkulatu zituzten -lehen 52- eta asteko bonoen kasuan, berriz, 10 -lehen, 12-.

<sup>150</sup> No incluye los viajeros gratuitos. El 1 de octubre de 1979 se estableció la gratuidad para pensionistas y jubilados, la cual se mantuvo hasta mayo de 1996.

<sup>151</sup> Desde 1995 se incluyen en este concepto todos los viajeros que utilizan los servicios desde Bilbao hasta Bermeo.

<sup>152</sup> A partir de mayo de 1996 los billetes gratuitos son sustituidos por una nueva tarifa reducida.

<sup>153</sup> Parte de esta baja obedece a la modificación de los criterios contables, al pasar a considerar que los titulares de Bono joven realizan 600 viajes año, frente a los 1080 estipulados desde 1995, los abonos mensuales, 50, frente a 52 y los abonos semanales 10, frente a 12.

## *Azpiegitura eta instalazio finkoak*

Trenbide ororen ustiapena instalazio finkoen ezaugarrien mende dago beti. Horrenbestez, ibilbide jakin batek trenen gehieneko abiadura edo arraste ahalmena baldintza dezake; bestalde, trenbidearen kalitatea ezinbestekoa da zirkulazioaren segurtasuna eta konposizioen tona kopurua bermatzeko; azken hori funtsezkoa da merkantzien trafikoan. Hori dela eta, atal honetan Zornotzatik Bermeorainoko Trenaren ezaugarri teknikoak aztertuko ditugu.

### **IBILBIDEA**

Zornotzatik Bermeorainoko trenaren ibilbidea hiru zatitan bereiz daiteke. Lehena, Zornotzako eta Muxikako geltokien artekoa da. Zati horretan malda handiak eta aldapa malkartsuak daude; horien artean, Autzaganeko isurialdeen banalerroa. Bigarrena, Muxikatik Busturia/Itsasbegirainokoa, ia erabat laua, Urdaibai itsasadarren ibarretatik eta paduretatik igarotzen da. Azkenik, hirugarren zatia Bermeoraino iristen da; zati hori ere maldatsua da, aldapa gora eta aldapa behera laburrekin. Gainera, bihurtuz eta kontrako bihurtuz beteta dago, eta itsasertzetik, amildegi ikaragarrietatik joaten da.

Linea horren abiapuntua Zornotzako geltokia da, itsas mailatik 74,9 metrora. Geltoki horretan egin zuten lotura Bilbotik Donostiarainoko linearekin<sup>154</sup>; beraz, geltoki horretako instalazioak bi enpresen artean kudeatzen ziren.<sup>155</sup>

Linea horretako lehenengo egitura garrantzitsua Zornotzako geltokitik hurbil dago: Ibaizabal ibaiaren gaineko metalezko zubia, hain zuzen. Hortik gertu, Zornotzako geralekua igaro ondoren (0,796 k), Autzaganeko portura iristeko igoera gogorra hasten da; gutxienez 200 metroko erradioa duten bihurtuneak daude igoera horretan eta luzetarako profila oso gogorra da; izan

<sup>154</sup> Linea hori 1882. eta 1906. urte artean ustiatu zuen Ferrocarril Central de Vizcaya Konpainiak. 1906tik 1972ra arte, berriz, Ferrocarriles Vascongados hartu zuen ardura hori eta FEVEk, berriz, 1972. eta 1979. urte artean kudeatu zuen zerbitzua. Data horretatik aurrera eta gaur eguneko arte linea EuskoTrenen eskuetan dago.

<sup>155</sup> 1973tik aurrera, lotura zuzeneko trenbide bati esker, Bilbotik Bermeora doazen trenek (eta alderantziz) igarobidea sailbesteko aukera dute eta, horrenbestez, ez dute atzera egin beharrik Zornotzako geltokian.

## *Infraestructura e instalaciones fijas*

La explotación de cualquier ferrocarril siempre está condicionada por las características de sus instalaciones fijas. Así, un determinado trazado puede determinar la velocidad máxima o la capacidad de arrastre de los trenes, mientras que la calidad de la vía es fundamental para garantizar la seguridad de la circulación y el tonelaje de las composiciones, aspecto esencial en el tráfico de mercancías. Por ello, en el presente capítulo, se analizarán las características técnicas del Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo.

### **EL TRAZADO**

El trazado del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo puede diferenciarse en tres partes, la primera, comprendida entre las estaciones de Amorebieta y Múgica, que presenta fuertes rampas y pendientes pronunciadas con las que se supera el paso de la divisoria de aguas de Autzagane. La segunda, entre Múgica y Busturia/Itsasbegi, prácticamente llana, al transcurrir por las vegas y marismas de la ría del Urdaibai y por último, la sección entre esta estación y el término de la línea en Bermeo, que vuelve a ser difícil, con violentas subidas y bajadas de corta longitud, y sucesión de curvas y contracurvas, bordeando el mar a través de los espectaculares acantilados de la zona.

La línea tiene su punto de origen en la estación de Amorebieta, a 74,9 metros sobre el nivel del mar. En este lugar se estableció el oportuno enlace con la línea de Bilbao a San Sebastián,<sup>154</sup> por lo que las instalaciones de esta dependencia eran gestionadas de común acuerdo por las dos empresas concesionarias.<sup>155</sup>

El primer hito de importancia en la línea se encuentra en las proximidades de la estación de Amorebieta, en concreto el puente metálico que supera el cauce del río Ibaizábal. Poco después, y tras superar el apeadero de Amorebieta (p.k. 0,796), se inicia la dura ascensión del puerto de Autzagane, con un buen trazado en planta,

<sup>154</sup> Esta línea fue explotada entre 1882 y 1906 por la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. Desde 1906 hasta 1972 por los Ferrocarriles Vascongados, mientras que FEVE gestionó el servicio entre 1972 y 1979. Desde esta fecha y hasta la actualidad, pertenece a EuskoTren.

<sup>155</sup> Desde 1973, una vía de enlace directo permite que los trenes procedentes de Bilbao con destino a la línea de Bermeo y viceversa eviten el paso, y consiguiendo retroceso de marcha, por la estación de Amorebieta.

ere, 22,5 milareneko aldapak aurkitzen ditugu etengabe<sup>156</sup>. Aldapa horiekin erraz iritsi gaitzke itsas mailatik 147,70 metrora, ibilbidearen punturik altuenera, banalerroaren tunela igaro ondoren (4,250 k).

Puntu honetatik aurrera, trenbidea azkar jaisten hasten da; jaitsiera horretan gutxienez 200 metroko erradioa duten bihurguneak eta 18,5 milareneko maldak daude; malda horiek leundu egiten dira Zugaztietako geltokitik hurbil, leku horretan 13,7 milareneko maldak baitaude. Geltoki hori 6,598. kilometroan dago, eta 313 metroko lerrokadura horizontalean dago kokatuta, itsas mailatik 116,55 metrora.

con curvas de 200 metros de radio mínimo pero con un duro perfil longitudinal que presenta rampas continuas de 22,5 milésimas,<sup>156</sup> con las que es posible alcanzar la cota máxima de la línea a 147,70 metros sobre el nivel del mar, una vez superado el túnel de la divisoria, en el p.k. 4,250.

A partir de este punto la línea inicia un rápido descenso, con curvas de hasta 200 metros de radio mínimo y pendientes de 18,5 milésimas que se suavizan en las proximidades de la estación de Zugastietia al alcanzar valores de 13,7 milésimas. La citada estación, situada en el p.k. 6,598 y a 116,55 metros sobre el nivel del mar se presenta en una alineación horizontal de 313 metros de longitud.



TRENA AUTZAGANE JAISTEN, ZUGAZTIETARANTZ. ARGAZKIA, THIERRY LELEU.

TREN DESCEDIENDO AUTZAGANE EN DIRECCIÓN A ZUGASTIETA. FOTO THIERRY LELEU.

<sup>156</sup> Tunelaren barruan aldapa leundu egiten da 16,5 milareneko baliora iritsi arte.

<sup>156</sup> En el interior del túnel la rampa se suaviza hasta alcanzar valores de 16,5 milésimas.

Zugaztietako geltokia igaro ondoren, jaitsiera bizkorra hasten da, eta bihurguneen gutxieneko erradioa 175 metrora murrizten da; aldiz, malden balioa 22,5 milarenetan mantentzen da Muxikako geltokiraino, 11,206. kilometroan eta itsas mailatik 19,95 metro-ra.

Muxikako geltokitik aurrera, ibilbidea erabat aldatzen da. Aurreko zatia bihurgunez eta kontrako bihurgunez josita zegoen, eta orain, berriz, lerrokadura zuzen-zuzenak ageri dira, 300 metroko erradioa duten bihurgune txikiak tartekatuz. Beraz, zati horren profila horizontala da Gernikako geltokira iritsi arte -14,503. kilometroan eta itsas gainetik 9,15 metrora-. Horra iritsi aurretik, ordea, trenbidea Lurgorriko geralekutik igarotzen da, 13,568. kilometroan.

Gernikatik Busturia-Aspeko geralekuraino (22,722. k. eta itsas gainetik 8,14 metrora), lineak nahiko ibilbide erraza du, nahiko horizontala, lerrokadura handiekin eta erradio zabaleko bihurgunee-kin, foru herriaren irteeran daudenak izan ezik (150 eta 175 metrokoak, hurrenez hurren). Ibilbide horretan Gernika-Institutuko geralekua (15,141. k.), Foruko geralekua (16,541. k.) eta Bus-



3.500 SERIEKO UNITATEA GERNIKATIK IGAROTZEN. ARGAZKIA, THIERRY LELEU.  
UNIDAD DE LA SERIE 3.500 A SU PASO POR GUERNICA. FOTO THIERRY LELEU.

Una vez superada la estación de Zugastietta, la línea prosigue su vertiginoso descenso, llegando a reducir el radio mínimo de las curvas hasta 175 metros, mientras que la pendiente se mantiene en valores de 22,5 milésimas hasta alcanzar la estación de Múgica, situada en el p.k. 11,206, a 19,95 metros sobre el nivel del mar.

Desde la estación de Múgica, el trazado cambia por completo. La anterior sucesión casi ininterrumpida de curvas y contracurvas se sustituye por amplias alineaciones rectas y pequeñas curvas de 300 metros de radio, ofreciendo un perfil sensiblemente horizontal hasta llegar a la estación de Guernica, situada en el p.k. 14,503 y a tan solo 9,15 metros sobre el nivel del mar, no sin antes haber superado el apeadero de Lurgorri en el p.k. 13,568.

Desde Guernica y hasta el apeadero de Busturia-Axpe (p.k. 22,722 a 8,14 metros sobre el nivel del mar), la línea mantiene su perfil favorable, sensiblemente horizontal, con grandes alineaciones rectas y curvas de amplio radio, salvo las situadas a la salida de la villa foral, de 150 y 175 metros respectivamente. En este trayecto se encuentran situados los apeaderos de Gernika-Institutoa (p.k. 15,141), Forua (p.k. 16,541), y Busturia-San Kristobal (21,342), así



3.500 SERIEKO UNITATEA MUNDAKATIK IGAROTZEN. URRUNEAN IZARO UHARTEA IKUSTEN DA.  
ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
UNIDAD DE LA SERIE 3.500 A SU PASO POR MUNDACA. AL FONDO SE APRECIA LA ISLA DE ÍZARO. FOTO, JAVIER VIVANCO.

turia-San Kristobalگو geralekua (21,342. k.) daude, baita Muruetakoa (19,865. k.) eta Astillerosekua (20,784. k.), azken horiek due-la urte batzuk itxiak.

Busturia-Axpe eta Busturia-Itsasbegi artean, 20 milareneko maldez osatutako mendate txiki bat ageri da, eta malda bakoitzak 250 metroko luzera du. Zornotzatik Gernika-Lumo eta Sukarrietarainoko Tren Konpainiaren terminal zaharra 24,001. kilometroan dago, itsas mailatik 8,32 metrora, Urdaibai itsasadarraren ertzetan.

Busturia-Itsasbegiko geltokia igaro ondoren, trenbidea igotzen hasten da berriz; tarte honetako maldak 15 milarenetara heltzen dira eta bihurguneek, berriz, 200 metroko erradioa dute. Horrela iristen gara Mundakako geltokira, 26,243. kilometroan, itsas mailatik 24,0 metrora.

Linearen azken zatia egun EuskoTrenek kudeatzen duen sare guztiko tarterik ikusgarriena da; izan ere, trenbide zati hori aldapa behera azkarrarekin hasten da, tunel txikien eta amildegi gainetan egindako zubien artean. Bihurguneen erradioa 150 metrora murrizten da eta maldak, berriz, 16,5 milarenekoak dira. Horren guztiaren ondoren, Bermeoko geltokira iristen da trenbidea, 28,772. kilometroan eta itsas mailatik 6 metrora.

## TUNELAK

Zornotza-Bermeo trenbideak hamabi tunel ditu, eta, guztira, 1.973 metroko luzera du; hau da, trenbidearen %6,8 lurrazpiko pasabideetatik igarotzen da.

Lehenengo lau tunelak Zornotza eta Gernika artean daude, eta Pablo de Alzola ingeniariaren zuzendaritzapean eraiki ziren. Tunel horien galiboa nahikoa da trenbide zabaleko trenak bertatik igarotzeko. Denborarekin, tunelak lur ezegonkorretan zeudenez, sendotze lan ugari egin behar izan zituzten; lan horien guztien ondorioz, nabarmen murriztu da jatorrizko sekzioa.

Lehenengo tunela 26 metro luze baino ez da, eta Autzaganeke igorera dago, 2,301. kilometroan. Tunel hori jatorrizko proiektuan aurreikusi zuten ebakidura handi baten ordezkua da. Ondoren, banalerroko tunela dago, 3,700. kilometroan, eta Autzaganeke tunela deitzen zaio. Tunel horrek 675 metroko luzera du eta horixe zen, hain zuzen, lineako tunelik luzeena. Gerra Zibilean Autzaganeke tunelaren bi sarbideak lehertu egin zituzten eta, ondorioz, berreraiki egin behar izan ziren; berreraikuntza lan horietan, or-

como los de Murueta (p.k. 19,865) y Astilleros (p.k. 20,784) abandonados hace algunos años.

Entre Busturia-Axpe y Busturia-Itsasbegi, la línea presenta una pequeña tachuela que supera con rampas y pendientes de 20 milésimas, de apenas 250 metros de longitud cada una de ellas. La antigua terminal de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales se encuentra situada en el p.k. 24,001, a 8,32 metros sobre el nivel del mar y a orillas de la ría del Urdaibai.

Superada la estación de Busturia-Itsasbegi la línea inicia un nuevo ascenso, con rampas que alcanzan valores de hasta 15 milésimas, y curvas de 200 metros de radio, que permiten alcanzar la estación de Mundaca, situada en el p.k. 26,243, a 24,0 metros sobre el nivel del mar.

El último tramo de la línea es posiblemente el más espectacular de toda la red actualmente gestionada por EuskoTren, al ofrecer un rápido descenso entre pequeños túneles y atrevidos puentes sobre los acantilados. El radio de las curvas se reduce a 150 metros, con pendientes de hasta 16,5 milésimas que permiten alcanzar la estación de Bermeo, situada en el p.k. 28,772, a tan solo 6 metros sobre el nivel del mar.

## TÚNELES

El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo cuenta con un total de doce túneles que suman 1.973 metros de longitud, es decir, el 6,8% de la línea transcurre en galerías subterráneas.

Los cuatro primeros túneles se encuentran en la sección comprendida entre Amorebieta y Guernica y fueron construidos bajo la dirección del ingeniero Pablo de Alzola, ofreciendo inicialmente un gálibo suficiente para el paso de trenes de vía ancha. Con el tiempo, y debido a la inestabilidad de los terrenos en que se asentaban, ha sido necesario realizar numerosas obras de refuerzo que han reducido notablemente la sección original.

El primer túnel, de tan sólo 26 metros de longitud, se encuentra en plena subida a Autzagane, en el p.k. 2,301, y sustituía a un gran desmonte inicialmente previsto en el proyecto original. Le sigue a continuación el túnel de la divisoria, denominado precisamente Autzagane, situado en el p.k. 3,700, el cual, con sus 675 metros de longitud, era el de mayores dimensiones de la línea. Durante la guerra civil, sus dos bocas fueron voladas por las tropas en retirada, por lo que fue preciso reconstruirlas, sustituyendo las boquillas tradicio-





ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO LINEAKO TUNEL NAGUSIA AUTZAGANEKO DA. 675 METRO LUZE DA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

EL PRINCIPAL TÚNEL DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO ES EL DE AUTZAGANE, CON 675 METROS DE LONGITUD. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



HAINBAT TUNEL TXIKIRI ESKER HELTZEN DA TRENBIDEA BERMEOARAINO. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

UNA SUCESIÓN DE PEQUEÑOS TÚNELES PERMITE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A BERMEO. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

dea, ohiko txirula puntadun formako pitak jarri zituzten ohikoen orde. Geroago, eta iparraldeko sarbidearen egonkortasuna oso al-dakorra zenen, pasabidea 72 metro luzatu zuten: guztira, tunel horrek 747 metro ditu gaur egun.

Autzaganeko jaitsieran eta, zehatzago, Zugaztieta eta Muxika arteko geltokien arteko tartean, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbide zaharreko beste bi tunelak daude; lehena Larreako tunela da, 31 metroko luzera du eta 8,013. kilometroan dago. Tunel hori ere jatorrizko proiektuan aurreikusi zuten ebakidura handi baten orde egin zuten. Bestea, berriz, Usparitxako tunela da, 8,803. kilometroan dago eta 140 metroko pasabidea da.

Linea horretako gainerako tunelak Busturia-Itsasbegi eta Bermeo artean daude, eta 1944. eta 1955. urte artean egin zituzten. Guztira, zortzi pasabide txiki dira; lehenengo lauak Mundakara iritsi baino lehenago aurki ditzakegu, eta gainerakoak, berriz, geltoki horretan eta linearen amaiera artean. Tunel horien luzera 240 metro (8. tunela, 25,847. kilometroan) eta 13 metro artean dago (10. tunela, 27,843. kilometroan).

Zornotza-Bermeo trenbideko gainerako azpiegitura guztiak bezalaxe, tunel guztiak norabide bakarrek dira.

### Zornotza-Bermeo trenbideko tunelak

kilometroa	Izena	Luzera
2/301	1	26 m.
3/700	2-Autzagane	749 m.
8/013	3-Larrea	31 m.
8/803	4-Usparitxa	140 m.
24/993	5	142 m.
25/265	6	153 m.
25/615	7	59 m.
25/857	8	240 m.
27/610	9	183 m.
27/843	10	13 m.
28/200	11	104 m.
28/329	12	133 m.

Guztira 12 tunel, 1.973 metro luze.

**Iturria:** Trenbidearen Euskal Museoaren artxiboa

nales por otras en forma de pico de flauta. Posteriormente, y debido a la gran inestabilidad de la boca norte, la galería fue prolongada en otros 72 metros, alcanzando la longitud actual de 747 metros.

En el descenso de Autzagane, y más en concreto en la sección comprendida entre las estaciones de Zugaztieta y Múgica se encuentran los otros dos túneles del antiguo ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, el primero, bautizado como Larrea, de 31 metros de longitud, está situado en el p.k. 8,013 y también sustituyó a un gran desmonte previsto en el proyecto original. El otro, situado en el p.k. 8,803, recibió el nombre de Usparitxa y su galería es de 140 metros.

Los restantes túneles de la línea se encuentran situados en la sección comprendida entre Busturia-Itsasbegi y Bermeo y fueron perforados entre 1944 y 1955. Se trata de ocho pequeñas galerías situadas las cuatro primeras antes de Mundaca y las restantes entre esta estación y el final de la línea. Su longitud oscila entre los 240 metros del N° 8 (p.k. 25,847) y los 13 del N° 10 (p.k. 27,843).

Todos los túneles son, al igual que las restantes las infraestructuras del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, de vía única.

### Relación de túneles del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

p.k.	Nombre	Longitud
2/301	N°1	26 m.
3/700	N° 2 Autzagane	749 m.
8/013	N° 3 Larrea	31 m.
8/803	N° 4 Usparitxa	140 m.
24/993	N° 5	142 m.
25/265	N° 6	153 m.
25/615	N° 7	59 m.
25/857	N° 8	240 m.
27/610	N° 9	183 m.
27/843	N° 10	13 m.
28/200	N° 11	104 m.
28/329	N° 12	133 m.

Total, 12 túneles, 1.973 metros de longitud.

**Fuente:** Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril



IBAIZABAL IBAIAREN GAINEKO ZUBIA, ZORNOTZAN. BERTAN ARGÍ ETA GARBI IKUSTEN DIRA IRTENDA DAUDEN ORMIGOI ARMATUZKO ESTRIBOAK, GERRA ZIBILEAN ERAIKITAKOAK. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
PUENTE SOBRE EL IBAIZABAL EN AMOREBIETA EN EL QUE SE APRECIAN CON CLARIDAD LOS ESTRIBOS DE HORMIGÓN ARMADO EN VOLADIZO CONSTRUIDOS DURANTE LA GUERRA CIVIL. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



Alrededores de GUERNICA. — Viaducto de Oka, entre Zugastietan y Múgica.

INOLAKO ZALANTZARIK GABE, OKAKO BIDEZUBIA DA BERMEOKO TRENBIDEAREN IRUDIRIK AZPIMARRAGARRIENA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
SIN LUGAR A DUDAS, EL VIADUCTO DE OCA REPRESENTA LA IMAGEN MÁS CARACTERÍSTICA DEL FERROCARRIL DE BERMEO. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



GERRA ZIBILAREN ONDOREN, EXPLOTACIÓÑ DE FERROCARRILES POR EL ESTADO IZENEKOAK SAN KRISTOBALGO ZUBIA ALDATZEA ERABAKI ZUEN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
TRAS LA GUERRA CIVIL LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO PROCEDÍO A SUSTITUIR EL PUENTE DE SAN CRISTOBAL. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



GAUR EGUN, SAN KRISTOBALGO ZUBIA ORMIGOI ARMATUZKO HABEEK OSATZEN DUTE. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA  
EN LA ACTUALIDAD, EL PUENTE DE SAN CRISTOBAL ESTA FORMADO POR VIGAS DE HORMIGÓN ARMADO. FOTO, JUANJO OLAIZOLA

## ZUBIAK ETA BIDEZUBIAK

Zornotza-Bermeo trenbideak bederatzi metro edo gehiagoko bederatzi tunel eta bidezubi ditu. Horietako lehena egun metalezko egitura duen bakarra da eta trenbidearen hasieratik hurbil dago, 0,427. kilometroan. Tunel horrek Ibaizabal ibaia zeharkatzen du.

41,20 metroko metalezko tarte hori 1888. urtean egin zuen Bilboko Labe Garaien sozietateak<sup>157</sup>, eta harri hormazko bi zubi bran-ken gainean dago eraikita. Gerra Zibilean, 1937ko maiatzaren 17an, dinamitatu egin zituzten zubi brankak eta, ondorioz, tunelaren abarrak ibaira jauzi ziren. Tunela konpontzen hasi aurretik, egituraren egoera aztertu eta horren muturrak erabat okertuta zedula ikusi zuten. Jatorrizko egitura aprobetxatzea edo ez erabaki ahal izateko, tarte metalikoa altxatzea erabaki zuten eta, horretarako, egurrezko euskarriez baliatu ziren. Hori egin ondoren, barra deformatuenak askatuz gainerako habeak berez zuzenduko zirela ohartu ziren. Beraz, tunela leheneratzeari ekin zioten, 1937ko uz-



MUNDAKAKO BIDEZUBIAREN IKUSPEGIA, BERMEOKO LUZAPENEO LANAK BURUTZEN ARI ZIRELA. EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA.  
VISTA DEL VIADUCTO DE MUNDACA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN A BERMEO. ARCHIVO EUSKO TREAN.

<sup>157</sup> Empresa hori izan zen Bizkaiko Labe Garaien aurreko enpresetako bat, eta horren kapitalean Gernikako Trenaren sustatzaile batzuek parte hartzen zuten; esaterako, Juan Luis Ibarra edo Restituto Goyoagak.

## PUENTES Y VIADUCTOS

El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo cuenta con un total de nueve puentes y viaductos de nueve o más metros de longitud. El primero de ellos, y en la actualidad único de estructura metálica en la línea, se sitúa en las proximidades de su punto de origen, en concreto en el p.k. 0,427 y permite superar el cauce del río Ibaizábal.

Se trata de un tramo metálico, construido en 1888 por la sociedad Altos Hornos de Bilbao,<sup>157</sup> de 41,20 metros de longitud, apoyado sobre dos estribos de mampostería. Durante la guerra civil, el 17 de mayo de 1937, fue dinamitado en sus estribos, cayendo sus restos al cauce fluvial. Antes de proceder a su reparación se estudió el estado de la estructura, comprobando que los extremos se encontraban totalmente retorcidos. Con el fin de poder decidir en mejores condiciones si era posible reaprovechar la estructura original, se procedió al izado del tramo metálico mediante el montaje de castilletes de madera. Una vez realizada esta operación se pudo com-



3.500 SERIEKO UNITATEA MUNDAKAKO BIDEZUBITIK IGAROTZEN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
UNIDAD DE LA SERIE 3.500 A SU PASO POR EL VIADUCTO DE MUNDACA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

<sup>157</sup> Esta empresa fue una de las antecesoras de Altos Hornos de Vizcaya, y en su capital participaban algunos de los promotores del ferrocarril de Guernica, como es el caso de Juan Luis Ibarra o Restituto Goyoaga.



ITSASOKO URAREN GAINEAN LAMIARANGO BIDEZUBIA ERAIKITZEAK ZAILTASUN HANDIAK ERAGIN ZITUEN. EUSKO TRENEAN ARTXIBATEGIA.  
LA CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO DE LAMIARAN SOBRE LAS AGUAS DEL MAR OFRECIÓ SERIAS DIFICULTADES. ARCHIVO EUSKO TREN.

tailaren 9an Estatuaren Batzorde Teknikoak onartutako proiektua oinarri hartua.<sup>158</sup>

Proiektua gauzatzeko, hormigoi armatuzko hegalkinez egindako mentsulak eraiki zituzten bi zubi branken gainean, eta bost metro kendu zizkion mutur bakoitzari. Argia 31,50 metrora murriztu zuten (hasieran baino bederatzita metro gutxiago) eta zenbait material ordezkatu zituztenez, zubiak bertatik igaro behar zuten trenentzat nahikoa erresistentzia bazuela pentsatu zuten. Egituraren karga probak 1938ko maiatzaren 25ean egin ziren eta zubiak 1938ko uztailaren 14an ireki zen berriz ere. Gaur egun oraindik irekita dago, behar bezala saneatuta eta sendotuta baitago.

Hurrengo lan garrantzitsua 1,055. kilometroan dagoen hormigoi armatuzko azpiko pasagune bat da. Ondoren, arku bakarreko harlanduzko bi zubi txiki daude –biek bederatzita metro argi dituzte–, Zugaztieta eta Muxika arteko jaitsieran. Zubi horiek Oka ibaia zeharkatzen dute 7,034. eta 7,305. kilometroetan, hurrenez hurren.



FERROSTAAL AUTOMOTOREA ATOIAREKIN, LAMIARANGO BIDEZUBIA ZEHARKATZEN. TRENEAN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
AUTOMOTOR FERROSTAAL CON REMOLQUE ATRAVESANDO EL VIADUCTO DE LAMIARÁN. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

probar que descosiendo las barras más deformadas, el resto de las vigas se enderezaban de forma natural, por lo que se decidió su recuperación en base a un proyecto aprobado por la Junta Técnica del Estado el 9 de julio de 1937.<sup>158</sup>

El proyecto se ejecutó construyendo unas ménsulas de hormigón armado en voladizo sobre ambos estribos, apoyando en éstas el viejo tramo metálico, recortado en cinco metros en cada extremo. Al reducir su luz a 31,50 metros, o sea nueve menos que en origen, y proceder a la sustitución parcial de algunos materiales, se consideró que la resistencia del puente era suficiente para el tráfico ferroviario previsto. Las pruebas de carga de la estructura se realizaron el 25 de mayo de 1938, entrando en servicio el 14 de julio de 1938. En la actualidad, convenientemente saneado y reforzado continúa en activo.

La siguiente obra de importancia es un paso inferior situado en el p.k. 1,055, realizado en hormigón armado. Le siguen dos pequeños puentes de sillería, de un solo arco de nueve metros de luz, si-

<sup>158</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundea. 1936-1941 urteetako txostena, 41. or.

<sup>158</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Memoria 1936-1941, p. 41.

Hurrengo bidezubia 7,813. kilometroan dago eta, Oka deitzen ba-  
zaio ere, ez da ibai horren gainetik igarotzen, horren ibaiadar ba-  
tek zeharkatzen duen sakan baten gainetik baizik. Zalantzarik  
gabe, hori da trenbide horretako lan ikusgarrienetako bat: erdi  
puntuko bost arkuz dago osatuta –horietako bakoitzak hamabi  
metro argi ditu, eta harri hormazko zubi branken gainean eginak  
daude–, baita sillarrikako fabrikako lau pilarez, harlanduzko aris-  
toiz eta hormarrizko tinpanoz ere; horiek guztiek 115 metrotik  
gorako luzera dute, guztira.

21,134. kilometroan, Zorrotzako (Bilbo) Tailerrek egindako meta-  
lezko tarte txiki batek San Kristobal ibaia zeharkatzen zuen. Jato-  
rriko egiturak 11,20ko luzera zuen eta hormigoi armatuzko bes-  
te egitura bat jarri zuten horren orde 1943an. 1990ean, berriz,  
aurrefabrikatutako hormigoizko habeez osatutako egitura jarri zu-  
ten.

Linearen gainerako egitura garrantzitsuak Sukarrieta eta Bermeo  
arteko zatian daude. Lehenengoa amildegi baten gainean dago,  
25,754. kilometroan. Egitura hori fabrikako sei arkuz osatuta  
dago; horietako bik zortzi metro argiko luzera dute, eta seik, ber-  
riz, zortzi metro argi. Guztira, 95 metro ditu egitura horrek. Hu-  
rrengoa ere fabrikakoa da, eta zazpi metroko bederatziko arku-  
z osatuta dago. Benetan ikusgarria da, Lamiarango itsaslabarraren  
gainean baitago, 27,381. kilometroan. Azkenik, 27,990. kilometro-  
an pasabide moderno batek Bermeoko portuko nasetara ibilgailuz  
sartzeko aukera ematen digu.

## Zornotza-Bermeo trenbideko zubiak eta bidezubiak

K.P.	Izena	Luzera	Mota
0/427	Zornotza	40 m.	Metalezkoa
1/055	PI. Zornotza	10 m.	Hormigoizkoa
7/034	Oka I	9 m.	Fabrikakoa
7/305	Oka II	9 m.	Fabrikakoa
7/813	Oka III	114 m.	Fabrikakoa
21/223	Murueta	15 m.	Hormigoizkoa
25/754	Mundaka	95 m.	Fabrikakoa
27/381	Lamiaran	91 m.	Fabrikakoa
27/990	PI. Portua	12 m.	Hormigoizkoa
Guztira 9 bidezubi, 395 metro luze.			

**Iurria:** Trenbidearen Euskal Museoaren artxiboa

tuados en el descenso entre Zugastieta y Múgica. Con ellos se su-  
pera el cauce del río Oca en los p.k. 7,034 y 7,305.

El siguiente viaducto se encuentra situado en el p.k. 7,813 y aun-  
que recibe el nombre de Oca, no supera este rápido cauce fluvial  
sino una barranca por la que transcurre uno de sus afluentes. Se tra-  
ta, sin lugar a dudas, de la obra más espectacular de la línea, com-  
puesta de cinco arcos de medio punto de doce metros de luz cada  
uno de ellos, apoyados sobre estribos de mampostería y cuatro pi-  
las de fábrica de sillarejo, aristones de sillería y tímpanos también  
de mampuesto que suman una longitud total de 115 metros.

En el p.k. 21,134 un pequeño tramo metálico, suministrado por  
Talleres de Zorroza (Bilbao), permitía superar el cauce del río San  
Cristóbal. La estructura original, de 11,20 metros de longitud, fue  
reemplazada en 1943 por otra de hormigón armado. En 1990 fue  
nuevamente sustituida por vigas prefabricadas de hormigón.

Las restantes estructuras de entidad de la línea se encuentran en la  
sección comprendida entre Pedernales y Bermeo. La primera está  
emplazada sobre un barranco, en el p.k. 25,754, y lo componen seis  
arcos de fábrica, dos extremos de ocho metros de luz y cuatro cen-  
trales de doce que suman una longitud total de 95 metros. El si-  
guiente, también de fábrica y nueve arcos de siete metros de luz, es  
verdaderamente espectacular, al situarse sobre el acantilado de La-  
mieran, en el p.k. 27,381. Por último, en el p.k. 27,990 un paso su-  
perior de moderna construcción permite el acceso rodado a los  
muelles del puerto de Bermeo.

## Relación de puentes y viaductos del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

p.k.	Nombre	Longitud	Tipo
0/427	Amorebieta	40 m.	Metálico
1/055	PI. Amorebieta	10 m.	Hormigón
7/034	Oka I	9 m.	Fábrica
7/305	Oka II	9 m.	Fábrica
7/813	Oka III	114 m.	Fábrica
21/223	Murueta	15 m.	Hormigón
25/754	Mundaca	95 m.	Fábrica
27/381	Lamiaran	91 m.	Fábrica
27/990	PI. Puerto	12 m.	Hormigón
Total, 9 viaductos, 395 metros de longitud.			

**Fuente:** Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril



TRENBIDEAREN IKUSPEGIA FORUA INGURUAN, XIX.  
 MENDEAREN AMAIERAN. GERNIKAZARRA HISTORIA  
 TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
 VISTA DE LA VÍA DEL FERROCARRIL EN LAS INMEDIACIONES  
 DE FORUA A FINALES DEL SIGLO XIX. ARCHIVO  
 GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



BERMEOKO LUZAPENA TRENBIDEA BEHAR BEZALA  
 OINARRITU GABE INAUGURATU ZEN, ETA, ONDORIOZ, URTE  
 LUZEZ ABIADURAK MUGA HANDIAK IZAN ZITUEN.  
 SANTIAGO AGUIRRESAROBAREN ARTXIBATEGIA.  
 LA INAUGURACIÓN DE LA PROLONGACIÓN A BERMEO SE  
 REALIZÓ SIN ASENTAR DEBIDAMENTE LA VÍA, LO QUE  
 OBLIGÓ A MANTENER IMPORTANTES LIMITACIONES DE  
 VELOCIDAD DURANTE VARIOS AÑOS. ARCHIVO DE  
 SANTIAGO AGUIRRESAROBE.

## LUR BERDINKETA, TRENBIDEA ETA HORREN AKZESORIOAK

Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbidearen lur berdinketak 3,75 zabalera zuen lubetetako ertzetan eta, 4,20 metrokoa, berriz, mozkinetan. Horren gainean dago trenbidea, 300 milimetroko lodiera zuen balasto geruza baten gainean. Balasto hori Okako bidezubitik hurbil zegoen harrobi batzuetatik ekarria zen, eta tunelen eta mozkinen hondakin birrinduak ere erabiltzen ziren hori egiteko.

Balastoaren gainean errailak jarri zituzten, zortzi metroko barrez osatuta; horietako metro bakoitzak 20,75 kilogramoko pisua zuen. Horretarako, egurrezko hamabi trabes jarri zituzten pare bakoitzeko. Trabes horiek lineak zeharkatzen zituen baso ugariatatik ekarri zituzten. Euskarri gisa, berriz, eskarpiak erabili zituzten hasieran; hala ere, pixkanaka, gabilak erabiltzen hasi ziren. Errailak, Ibaizabal gaineko zubia bezala, Bilboko Labe Garaietan egin ziren, Barakaldon.<sup>159</sup> Alemaniako Bochum Verein enpresa trenbiderako gailuez arduratu zen.

Trenbidea Sukarrietaraino eramateko, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbiderako erabili ziren irizpide bereberri jarraitu zieten; salbuespen bakarra errailetan aurkitzen dugu, aurrekoen antzekoak izan arren oraingoan Sestaoko La Vizcaya sozietateak egin baitzituen, Víctor Chávarri buru zela. Gandarias familiak enpresa horren kapitalaren zati handi bat zuen.<sup>160</sup>

20ko hamarkadaren erdialdetik aurrera, eta enpresaren egoera ekonomikoa geroz eta zailagoa zela kontuan harturik, Zornotza-Sukarrieta trenbidea ez zuten behar bezala zaindu; ondorioz, segituan hondatu zen, berez oso arina zelako. Trenaren historiari buruzko aurreko ataletan ikusi dugunez, Ferrocarriles Vascongados Konpainiak behin eta berriz jarri zuen baldintza bera linea erosi aurretik: trenbideak berritzea. Hala ere, Gerra Zibila hasi aurretik Autzaganekeo igoerako zati batzuk baino ez zeuden birgaituta.<sup>161</sup>

Euzkadiko Behin-Behineko Gobernuak linearen ardura bere gain hartu zuenean, trenbidearen egoera benetan tamalgarria zen. Hala zioen, hain zuzen, horri buruzko txosten batek:

<sup>159</sup> Zornotzatik Gernika-Lumorainoko Trena. 1887ko txostena, 13. or.

<sup>160</sup> Zornotzatik Gernika-Lumorainoko Trena. 1891ko txostena, 8. or.

<sup>161</sup> Berrikuntza lan hori egiteko 30 Kg/m-ko erraila erabili zuten zortzi metroko barratan. Bizkaiko Labe Garaietan egin zen errail hori -Bilboko Labe Garaian eta La Vizcaya enpresaren ondorengoa-.

## LA EXPLANACIÓN, LA VÍA Y SUS ACCESORIOS

La explanación original del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno tenía una anchura de 3,75 metros entre las aristas de los terraplenes y de 4,20 metros, incluyendo las cunetas, en los desmontes. Sobre ella se asentaba la vía mediante una capa de balasto, de 300 milímetros de espesor, procedente de unas canteras situadas en las proximidades del viaducto de Oca y también del machaqueo de las escorias de túneles y desmontes.

Sobre el balasto se asentaron los carriles, de 20,75 kilogramos por metro lineal en barras de ocho metros de longitud, mediante una docena de traviesas de madera de roble por cada pareja, procedentes de las abundantes explotaciones forestales de la comarca atravesada por la línea. Para las sujeciones se emplearon inicialmente escarpas, aunque paulatinamente fueron sustituidas por tirafondos. Los carriles fueron fabricados, al igual que el puente sobre el Ibaizábal, por la factoría de los Altos Hornos de Bilbao, situada en Baracaldo.<sup>159</sup> La empresa alemana Bochum Verein suministró los aparatos de vía.

Para la prolongación de la línea hacia Pedernales se siguieron los mismos criterios de la sección de Amorebieta a Guernica y Luno, con la salvedad de que los carriles, por lo demás similares a los anteriores, fueron suministrados por la sociedad La Vizcaya de Sestao, empresa capitaneada por Víctor Chávarri y en cuyo capital participaba activamente la familia Gandarias.<sup>160</sup>

A partir de mediados de los años veinte, y a medida que la situación económica de la empresa se tornaba más delicada, la vía del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales no recibió las atenciones necesarias para su correcto mantenimiento, por lo que, dada su ligereza, se degradó rápidamente. Se ha visto con anterioridad, en los capítulos dedicados a la historia de este tren, las exigencias de renovación que reiteradamente planteó la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados como condición previa a la posible adquisición de la línea. Sin embargo, antes del inicio de la guerra civil solamente se había procedido a la rehabilitación de algunos tramos en la subida de Autzagane.<sup>161</sup>

Cuando el Gobierno Provisional de Euzkadi se hizo cargo de la línea, el estado de conservación de la vía era tan deficiente que un informe redactado al respecto señalaba:

<sup>159</sup> Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Memoria 1887, p. 13.

<sup>160</sup> Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Memoria 1891, p. 8.

<sup>161</sup> En esta renovación se empleó carril de 30 Kg/m en barras de ocho metros, suministrado por Altos Hornos de Vizcaya, empresa heredera de Altos Hornos de Bilbao y de La Vizcaya.



*Errailaren jatorrizko pisua 20 kilogramokoa da metro bakoitzeko, baina gehiegi gastatu da, bai linea eraiki zenetik bertatik ibili den trafikoagatik, bai material mugikorrak bertatik igarotzean eragindako mugimenduengatik. Honako hau ziurta dezakegu: zenbait bihurgunetan errailaren egungo pisua metro bakoitzeko 14 kilogramo baino pixka bat handiagoa dela.*

*Bestalde, pisua galtzearekin batera gogortasuna ere galdu du eta, ondorioz, ia errail gehienak deformatuta daude.*

*Lineako zenbait tartetatik ibili ondoren, honako hau baieztatu dezakegu: 1,5. eta 5. kilometro arteko tartean izan ezik —duela gutxi berritu zuten—, errail guztiaren egoera oso txarra dela, batez ere bihurguneei dagokienez.*

*Ekliseei, torlojuetara eta plaka eusleei dagokienez, berriz, ia guztiak aldatzeko moduan daudela esan dezakegu; ziur asko, trenbidearen %60 berritu egin beharko da.*

Gerra Zibila amaitzean, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak goitik behera birgaitu zuen linea, 1942-1949 urteetan: errail zaharren ordean, hamabi metroko barra berriak jarri zituzten, eta barra horietako metro bakoitzak 35 kilogramoko pisua zuen (Bizkaiko Labe Garaiek eginak). Horrekin batera, trabes



EUSKO TRENEK BERRITZATZE LAN HANDIAK EGIN DITU TRENBIDEAN. ARGAZKIA, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.  
EUSKO TRENEK HA REALIZADO IMPORTANTES OBRAS DE RENOVACIÓN DE VÍA. FOTO PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.

*El peso primitivo del carril es de 20 Kg. por metro lineal, habiendo sufrido un desgaste excesivo, tanto por el tráfico desarrollado desde la construcción de la línea, así como por el movimiento de paso del material móvil. Se puede asegurar que en ciertas curvas el peso actual del carril será ligeramente superior a los 14 kg. por metro.*

*Por otra parte, al disminuir el peso ha perdido rigidez, estando deformados casi todos los carriles.*

*Se puede decir, después del recorrido hecho por diversos trozos de la línea, que salvo el emprendido entre los kilómetros 1,5 y 5 que fue renovado recientemente, todo el carril se halla en malas condiciones y especialmente en las curvas.*

*En cuanto a eclises, tornillos y placas de asiento, apenas hay nada que esté en condiciones, siendo necesario la renovación de, seguramente, el 60%.*

Finalizada la guerra civil, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado completó entre 1942 y 1949 la renovación total de la línea, sustituyendo los carriles por nuevas barras de 35 kilogramos de peso por metro lineal en barras de doce metros, suministrados por Altos Hornos de Vizcaya. Al mismo tiempo se reemplazaron la ma-



ORRATZ ALDAKETA MOTORIZATUA GERNIKAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
CAMBIO DE AGUJAS MOTORIZADO DE LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

gehienak ere aldatu egin zituzten eta egoera txarrean zeuden eskarpiei ordez, berriz, gabilak jarri zituzten. Trenbidea Bermeoraino luzatzeko, irizpide berberei jarraitu zieten.

Elektrifikatzea egin ahal izateko, hainbat hobekuntza egin zituzten trenbidean: hainbat trabes aldatu eta balasto berria jarri zuten, eta, gainera, trantsizio bihurguneak ezarri eta maldak aldatu zituzten, bidaiariei erosotasun handiagoa eskaintzeko asmoz. Hala ere, trenbide zahar eta arin horretan segurtasun arazo larriak agertzen hasi ziren eta, ondorioz, 80ko hamarkadaren bukaeran, EuskoTren arduratu zen bide hori erabat modernizatzeaz. Lehenengo pausoa 1988. urtean eman zuten, Zugaztieta eta Muxika arteko zatian. Horretarako, barra luzeak eta soldatuak erabili zituzten –metro bakoitzak 45 kilogramoko pisua zuen–,<sup>162</sup> egurrezko trabesen gainean. Gainerako birgaitze lanetan errail mota berbera erabili zuten, baina hormigoi armatuzko bloke bakarrekotrabesez baliatuz.

Gaur egun, Zornotza-Bermeo lineak kalitate handiko trenbidea du, eta bidaiariek ibilbide atsegina eta eroso egiteko aukera dute. Atzean geratu dira jada iraganeko zabuak eta triki-trakak.

## ZUBI BIRAKARIAK, URTEGIAK ETA BESTELAKO OSAGARRIAK

Lurrunezko lokomotora bidezko trenbidea ustiatu ahal izateko, berariazko instalazioak behar dira; zehazki, zubi birakariak ezinbestekoak dira, martxaren norabidea aldatzeko eta beharrezko urtegiatarajo eta galdutako ura hartzeko.

Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbidean zubi birakari txikiak jarri zituzten muturretan; zubi horietako bakoitzaren diámetroa 4,20 metrokoa zen eta Alemaniako Van der Zippen & Charlier enpresak egin zituen.<sup>163</sup> Geroago, trenbidea Sukarrietaraino luzatu zutenean, antzeko zerbaitegin zuten.

Jatorrizko zubi birakariak aproposak ziren linearen lokomotora txikiak maniobratzeko, baina eskasak, ordea, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak motore parkea sendotu zutenean: beraz, erakunde horrek Zornotza eta Gernika arteko zubiak aldatu eta, jatorrizkoen ordez, Bizkaian Miravalles Tailerrek egindako egitura berriak jarri zituzten.

yor parte de las traviesas y las deficientes escarpas dieron paso a los tirafondos. Para la prolongación de la vía hasta Bermeo se siguieron los mismos criterios.

Con motivo de la electrificación se procedió a la realización de diversas mejoras en la vía, sustituyendo numerosas traviesas y aportando nuevo balasto, al tiempo que se establecieron curvas de transición y se modificaron las rasantes, con el fin mejorar el confort de los viajeros. Sin embargo, esta vía, ligera y envejecida, comenzó a presentar graves problemas de seguridad, por lo que a finales de la década de los ochenta EuskoTren procedió a su modernización integral. La primera actuación se realizó en 1988 en la sección comprendida entre Zugaztieta y Múgica, empleándose barras largas soldadas de 45 kilogramos de peso por metro lineal,<sup>162</sup> sobre traviesa de madera. En las restantes renovaciones se recurrió al mismo tipo de carril, pero sobre traviesas monobloque de hormigón armado.

En la actualidad, el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo dispone de una vía de gran calidad que permite una marcha confortable exenta de los bandazos, sacudidas y traqueteos propios del pasado.

## PUENTES GIRATORIOS, AGUADAS Y OTROS ACCESORIOS

La explotación de un ferrocarril mediante locomotoras de vapor exige disponer de instalaciones específicas para estos ingenios, en concreto los puentes giratorios que permiten invertir el sentido de marcha de la máquina y las aguadas necesarias para repostar el agua consumida.

El ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno estableció en los extremos de la línea pequeños puentes giratorios, de 4,20 metros de diámetro, suministrados por la empresa alemana Van der Zippen & Charlier.<sup>163</sup> Posteriormente, con motivo de la prolongación de la vía a Pedernales, se instaló un equipo similar en esta dependencia.

Los puentes giratorios originales, aunque válidos para maniobrar las pequeñas locomotoras de la línea, se mostraron insuficientes al reforzar la Explotación de Ferrocarriles por el Estado el parque motor, por lo que este organismo procedió en 1948 a la sustitución de los de Amorebieta y Guernica por nuevas estructuras construidas en Vizcaya por la empresa Talleres de Miravalles.

<sup>162</sup> Erraila Avilesko (Asturias) ENSIDESA enpresak egin zuen, hainbat ataletan.

<sup>163</sup> Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbidea. 1887ko txostena, 13. or.

<sup>162</sup> El carril fue suministrado en diversos lotes por la empresa ENSIDESA de Avilés (Asturias).

<sup>163</sup> Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Memoria 1887, p. 13.



LURRUN LOKOMOTORA GERNIKAKO GELTOKIAN.  
AURREALDEAN ZUBI BIRAKARIA IKUS DAITEKE. ARGAZKIA,  
XAVIER SANTAMARÍA.  
LOCOMOTORA DE VAPOR EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA.  
EN PRIMER PLANO SE APRECIA EL PUENTE GIRATORIO.  
FOTO, XAVIER SANTAMARÍA.



II ZENBAKIKO LURRUN LOKOMOTORA. KATENARIAREN  
ZUTABEAREN OSTEAN ZORNOTZAKO GELTOKIKO URTEGIA  
IKUSTEN DA. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
LOCOMOTORA DE VAPOR Nº 11. TRAS EL POSTE DE  
CATENARIA SE OBSERVA LA AGUADA DE LA ESTACIÓN DE  
AMOREBIETA. FOTO, JEREMY WISEMAN.

Urtegi dagokienez, horiek Zornotzan, Zugaztietan eta Gernika-Lumon ezarri ziren hasieran; beste bat ere jarri zuten Sukarrietan, linea haraino luzatu zutenean. Urtegi horiek guztiek Sestaoko Aurrera Sozietatean egindako metalezko biltegiak zituzten; lehenengo biak eta Gernikako bat metalezko zutabeen gainean jarrita zuden, eta Gernikako bigarrenaren eta Sukarrietakoaren oinarriak, berriz, harri hormazkoa zen. Zugaztietako urtegiak eskuz eragin beharreko ponpa ere bazuen.

Jatorrizko proiektuaren arabera, linea Bermeoraino luzatzean lokomotorak eta diesel automotoreak jarri behar ziren lurrunezko makinen orde; hala ere, halako ezaugarrietako lehenengo ibilgailuak ez zituzten 1958. urtera arte ekarri eta, beraz, urtegi bat eta zubi birakari bat jarri behar izan zuten geltoki horretan.

Tren makinek eta diesel automotoreek lurrunezko trakzioa ordekatu zuten 1958. urtean, eta motore berri horiek ez zuten zubi birakariaren eta urtegien beharrik. Alabaina, ezinbestekoa zen deposituak erregaie betetzeko instalazio egokiak ezartzea. Horrenbestez, „Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak hornigailu bat ezarri zuen Gernikako geltokian, baita horrentzako gasolio biltegiak ere.

Tamaina handiko merkantziak kargatzeko, eskuz eragiteko garabiak instalatu zituzten Gernikako, Sukarrietako, Zugaztietako eta Muxikako geltokietan: lehenengo hirurak bost tona altxatzeko ahalmena zuten, eta gainerako biak, berriz, hiru mila kilogramo.

## **GELTOKIAK, GERALEKUAK ETA BAZTERBIDEAK**

Hauek dira Zornotza-Bermeo linean erabili izan diren geltokiak, geralekuak eta bazterbideak:

### **Zornotza, 0. k.**

Geltoki hori Bilbo-Durango arteko lineak ere erabiltzen zuen; 1882an sortu zen, eta hasieran Ferrocarril Central de Vizcaya Konpainiak ustiatu zuen. Bi konpainien arteko zerbitzuak koordinatzeko, hitzarmen bat sinatu zuten 1887. urtean.

Zornotzako geltokian hainbat aldaketa egin izan dira. Hasieran, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno ize-nekoak hiru trenbide zituen, eta horiek guztiek nasetako muturrean egiten zuten bat, zubi birakari baten gainean; beste bide bat

Por lo que respecta a las aguadas, éstas se establecieron inicialmente en las estaciones de Amorebieta, Zugastietan y Guernica y Luno, construyéndose otra en Pedernales con motivo de la prolongación de la línea a este punto. Todas disponían de depósitos metálicos, fabricados por la Sociedad Aurrerá de Sestao, apoyadas sobre columnas metálicas las dos primeras y una de las situadas en Guernica, mientras que las bases de la segunda aguada de esta localidad y la de Pedernales eran de mampostería. La de Zugastietan contaba además con una bomba de accionamiento manual para la elevación del agua.

Aunque inicialmente estaba previsto que cuando se prolongara la línea a Bermeo las máquinas de vapor serían sustituidas por locomotoras y automotores diesel, lo cierto es que los primeros vehículos de estas características no llegaron a la línea hasta el año 1958, por lo que fue necesario establecer una aguada y un puente giratorio en esta estación.

Las locomotoras y automotores diesel que sustituyeron la tracción vapor a partir de 1958 no necesitaban puentes giratorios ni aguadas, pero sí precisaban de las adecuadas instalaciones para el reposado de sus reservas de combustible, por lo que la Explotación de Ferrocarriles por el Estado estableció en la estación de Guernica el necesario surtidor y sus correspondientes depósitos de gasoil.

Para la carga de mercancías voluminosas, se instalaron grúas de accionamiento manual en las estaciones de Guernica, Pedernales, Bermeo, Zugastietan y Múgica, las tres primeras con capacidad para levantar cinco toneladas y las dos restantes de tres mil kilogramos.

## **ESTACIONES, APEADEROS Y APARTADEROS**

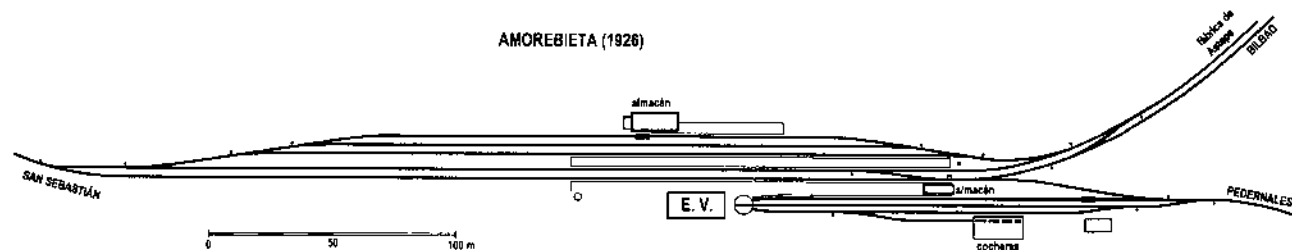
Las estaciones, apeaderos y apartaderos del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo que han prestado servicio a lo largo de su historia han sido los siguientes:

### **Amorebieta, p.k. 0**

Estación común con la de la línea de Bilbao a Durango, establecida en 1882 y explotada inicialmente por la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya. Para la coordinación del servicio entre ambas compañías se firmó el oportuno convenio en 1887.

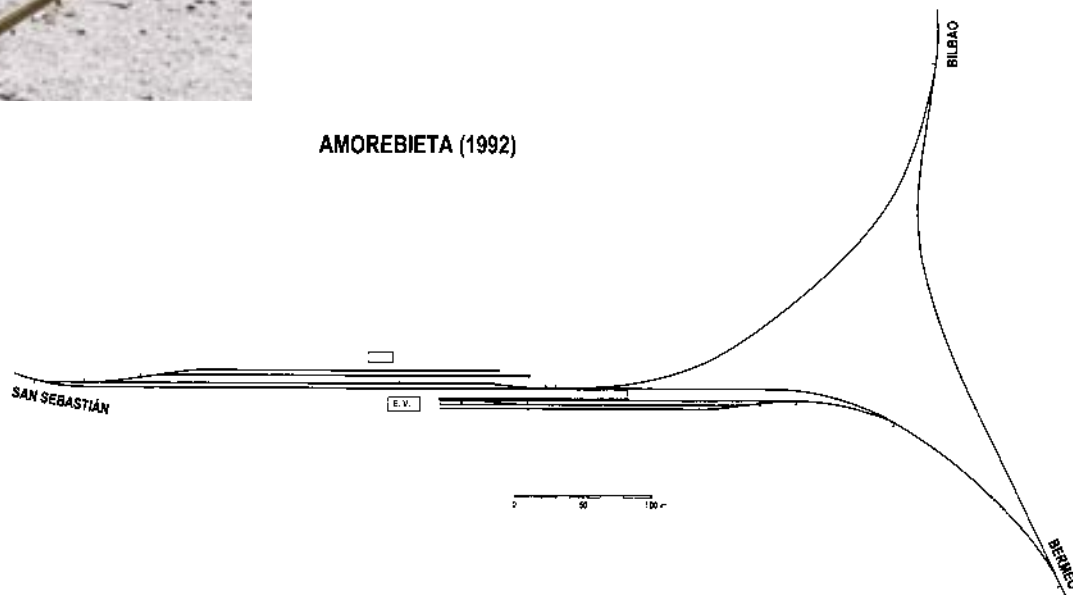
La estación de Amorebieta ha experimentado numerosos cambios desde sus inicios. En un principio, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno contaba con tres vías que convergían en la cabeza de los andenes sobre un pequeño puente girato-

ZORNOTZAKO GELTOKIKO TRENBIDE  
ESKEMA, 1926AN, PEDRO PINTADO  
QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE  
AMOREBIETA EN 1926. DIBUJO DE  
PEDRO PINTADO QUINTANA.



ZORNOTZAKO GELTOKIAREN IKUSPEGIA 1973AN, TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN  
ARTXIBATEGIA.  
VISTA DE LA ESTACIÓN DE AMOREBIETA EN EL AÑO 1973. ARCHIVO MUSEO VASCO  
DEL FERROCARRIL.

AMOREBIETA (1992)



ZORNOTZAKO GELTOKIKO TRENBIDE  
ESKEMA, 1992AN, PEDRO PINTADO  
QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE  
AMOREBIETA EN 1992. DIBUJO DE  
PEDRO PINTADO QUINTANA.

ere bazuen, lokomotoren kotxetegira eramaten zuena. Azken trenbide batek, berriz, Central de Vizcaya Konpainiako trenbideekin egiten zuen bat.

Geltoki horrek ez zuen bidaiarientzako eraikinik eta, horretarako Central de Vizcaya Konpainiaren instalazioak erabiltzen ziren. Bazuen, ordea, merkantzientzako biltegi txiki bat, berrogei metro koadrokoa, baita lokomotoren kotxetegi bat eta bidaiarientzako baioiak gordetzeko beste bat ere.

1973az geroztik, beste lotune bat sortu zuten Bilbo eta Bermeo arteko trenak zuzenean pasatzeko; horren ondorioz, geltokiaren garrantzia murrizten hasi zen eta, azkenean, 1989. urtean, linea horretako trenak bertatik igarotzeari utzi zioten. 1995. urtean, berriz, geltokiko instalazioak goitik behera aldatu ziren, Lemoatik zetorren trenbidea bikoizteko lanak hasi zituztenean. Bidaiarientzako eraikin zaharraren ordez eraikin berri bat egin zuten Kabalgabian, eta 1995eko urriaren 5ean abiarazi zuten.

### Marmolería, 0,504. k.

Bazterbide hori Zornotzako Marmolería Bilbaína enpresak erabiltzen zuen. 1928. urtean sortua, bi bidetako faktoria bat zuen ba-

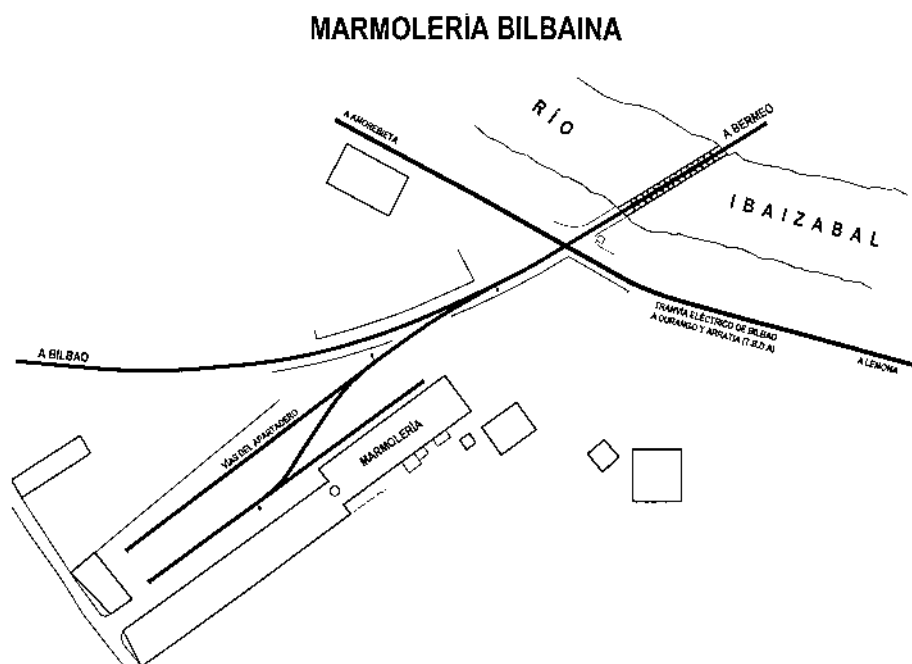
rio, otra con acceso al interior de un cocherón de locomotoras y por último una de enlace con las vías del Central de Vizcaya.

Esta estación carecía de edificio de viajeros propio, ya que para este fin se empleaban las dependencias del Central de Vizcaya. En cambio contaba con un pequeño almacén para el servicio de mercancías, de cuarenta metros cuadrados de superficie, así como un cocherón de locomotoras y otro para cobijar los coches de viajeros.

A partir de 1973, la construcción de un enlace que desde esa fecha permite el paso directo de los trenes desde Bilbao hacia Bermeo, fue mermando protagonismo a esta estación, hasta que a partir de 1989 los trenes de la línea dejaron de pasar por sus dependencias. En el año 1995 sus instalaciones experimentaron un cambio radical al desaparecer su configuración original a raíz de las obras de establecimiento de doble vía desde Lemoa. El viejo edificio de viajeros fue reemplazado por una nueva construcción, situada en cabalgavía, que fue inaugurada el 5 de octubre de 1995.

### Marmolería, p.k. 0,504

Apartadero para el servicio de la empresa Marmolería Bilbaína, situada en Amorebieta. Establecido en 1928, disponía en el interior



MARMOLERIAK O BAZTERBIDEAREN TRENBIDE ESKEMA. PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DEL APARTADERO DE LA MARMOLERÍA. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

rruan, zamalanetarako. Sarrerako orratza Zornotzako geltokitik eragiten zuten, funikular bidezko transmisio baten bidez.

Instalazio hori 1962an kendu zuten.

### **Zornotzako geralekua, 0,796. k.**

Ezin izan dugu jakin geraleku hori zehazki noiz ireki zuten; hala ere, agirien arabera, geraleku hori erabili egiten zuten jada Gerra Zibila hasi aurretik. Garai hartan, bi nasa baino ez zituen, trenbidearen alde banatan. Nasa horien luzera 46,9 metrokoa zen eta zabalera, berriz, 3,95 metrokoa.<sup>164</sup> Ez dakigu noiz itxi zuten geraleku hori, baina 1973ko ekainaren 18an berriz ireki zuten, linearen elektrifikatzea eta Bilborako lotune zuzena eraiki zutenean. Horrenbestez, Zornotzako geltokira sartzen ez ziren trenek herri horretan ere beren zerbitzua eskaintzeko aukera zuten.

Gaur egun, geraleku horretan bi nasa daude, baina gehienetan bakarra erabiltzen da. Nasa horretan markesina bat eta txartelak saltzeko leihatila txiki bat dago.

de esta factoría de dos vías para la carga y descarga de vagones. La aguja de entrada se accionaba desde la estación de Amorebieta mediante una transmisión funicular.

Esta instalación fue levantada en el año 1962.

### **Amorebieta-apeadero, p.k. 0,796**

No ha sido posible datar con precisión la fecha de inauguración de esta pequeña dependencia, aunque hay constancia documental de su existencia antes de la guerra civil, contando en aquella época con dos simples andenes, uno a cada lado de la vía, de 46,9 metros de longitud y 3,95 de anchura.<sup>164</sup> En fecha desconocida dejó de utilizarse, hasta que fue definitivamente recuperada el 18 de junio de 1973 con motivo de la electrificación de la línea y la construcción del enlace directo hacia Bilbao, con el fin de que los trenes que no entrasen en la estación de Amorebieta pudieran dar servicio a esta localidad.

Esta dependencia dispone en la actualidad de dos andenes, aunque de forma regular solamente se emplea uno de ellos. Éste dispone de marquesina y una pequeña taquilla para venta de billetes.



ZORNOTZAKO GERALEKUA 1983AN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
APEADERO DE AMOREBIETA EN 1983. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

<sup>164</sup> Euzkadiko Behin-Behineko Gobernuak, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales izenekoa, geltokien zerrenda.

<sup>164</sup> Gobierno Provisional de Euzkadi, Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, inventario de estaciones.

Halaber, Ibaizabalgo zubia erabili gabe egon zenean,<sup>165</sup> geraleku txiki bat ezarri zuten 0,416. kilometroan, Bilbo abiapuntu eta helmuga zuten zerbitzu konbinatu bat antolatu ahal izateko; horretarako, tren aldaketak antolatu zituzten Bilbotik Durango eta Arratiarainoko bagoietara.

### Zugaztieta, 6,598. k.

Geltoki hori Gorozika udalerrian jarri zuten hasieran<sup>166</sup>, eta hiru solairuko eraikin neoklasiko bat dago bertan. Behekoan itxarongela txiki bat, leihatila eta geltoki buruaren bulegoa dago; goiko bi solairuetan, berriz, langileentzako bizilekuak. Pablo de Alzolak diseinatu zuen geltokia, Luis de Landecho arkitekto eta trenbide sustatzailearen laguntzarekin. Harri hormazko egitura du, eta zokaloak eta ertzak, berriz, harlanduzkoak.

Zugaztieta geltokian hiru bide zeuden; bata, trenbide nagusia; bestea, iraganbidea; eta azkena, berriz, bide itxia. Azken hori merkantzien kaia bateko lanak egiteko erabiltzen zuten. Horrez gain, komuntentzako eraikin txiki bat ere bazen geltokian.

Gaur egun, jatorrizko eraikina ikus dezakegu oraindik Zugaztieta-ko geltokian, eta hori da, hain zuzen, EuskoTreneko sareko eraikin

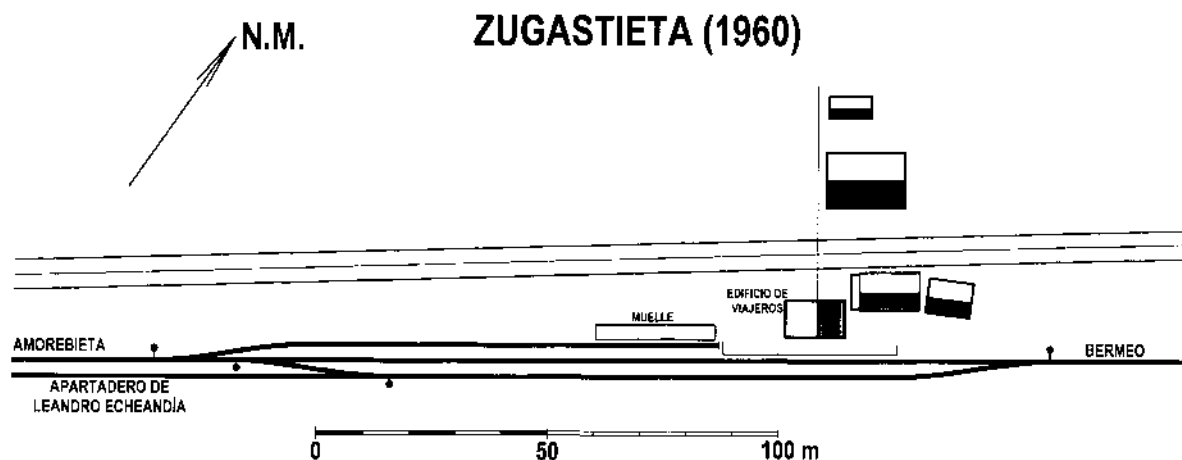
Cabe señalar asimismo que en el periodo en que el puente del Ibaizabal estuvo fuera de servicio,<sup>165</sup> se estableció un pequeño apeadero en el p.k. 0,416, junto a la carretera de Lemona, con el fin de poder organizar un servicio combinado desde y hacia Bilbao mediante el trasbordo a los coches del tranvía de Bilbao a Durango y Arratia.

### Zugastieta, p.k. 6,598

Esta estación, situada originalmente en el término municipal de Gorocica<sup>166</sup> cuenta con un edificio de corte neoclásico de tres plantas, la inferior con pequeña sala de espera, taquilla y despacho para el jefe de estación y las dos superiores con viviendas para el personal. Diseñado por Pablo de Alzola en colaboración con el arquitecto y promotor de la línea Luis de Landecho, su estructura es de mampostería, con zócalos y aristones de sillería.

Las dependencias de la estación de Zugastieta disponían de vía general, una de sobrepaso y otra muerta para el servicio de un muelle de mercancías, completándose las instalaciones con un pequeño edificio para retretes.

En la actualidad, la estación de Zugastieta conserva su edificio original, uno de los más antiguos de la red de EuskoTren, disponien-



ZUGAZTIETAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA, 1960AN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA EN 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

<sup>165</sup> Zerbitzua berriz abiarazi zutenetik –1937ko ekainaren 19an– zubia behin betiko konpondu eta linearen zerbitzua abiarazi zuten arte –1938ko uztailaren 14an– egon zen erabili gabe.

<sup>166</sup> Gaur egun, Muxikako udalerrian baita dago.

<sup>165</sup> Desde la reanudación del servicio el 19 de junio de 1937, hasta la definitiva reparación del puente y puesta en servicio de la línea el 14 de julio de 1938.

<sup>166</sup> En la actualidad integrado en el municipio de Muxika.



zaharrenetarikoa. Geltoki horrek bi trenbide baino ez ditu: bata, nagusia eta bestea, berriz, iraganbidea, bakoitza bere nasekin.

1946. urtean, bazterbide industrial bat ezarri zuten Zugaztieta geltokian, Leandro Echeandiaren zerrategi baterako. Loturako orratza iraganbidearen hegoaldeko muturrean zegoen, 6,448. kilometroan. Instalazio hori 1973. urtean egin zen, hainbat urtetan zehar inolako bagoirik bidali edo jaso gabe egon ondoren.

do únicamente de dos vías, la general y la de sobrepaso, con sus respectivos andenes.

En 1946 se estableció en la estación de Zugastieta un apartadero industrial para el servicio de un aserradero propiedad de Leandro Echeandía. La aguja de enlace se encontraba en el extremo sur de la vía de sobrepaso, exactamente en el p.k. 6,448. Esta instalación se levantó en 1973, tras varios años sin haber recibido ni expedido ningún vagón.



VASCO-NAVARRO TRENETIK BERRESKURATUTAKO MATERIALEZ OSATUTAKO TRENA, ZUGAZTIETAKO GELTOKIAN 1976. URTEAN. ARGAZKIA, JOSEP MIQUEL SOLÉ.  
TREN COMPUESTO POR MATERIAL RECUPERADO DEL VASCO-NAVARRO EN LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. AÑO 1976. FOTO JOSEP MIQUEL SOLÉ.



ZUGAZTIETAKO GELTOKIKO BIDAIARIEN ERAIKINA. 1989. URTEA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. AÑO 1989. FOTO JAVIER VIVANCO.

## Okako bazterbidea, 7,300. k.

Bide bakarreko bazterbide soil hori bertan zegoen harrobi baten garaio lanetarako erabiltzen zen; izan ere, harrobi horretatik ateratzen zen trenbidearentzako balastoa. Sarrerako orratza funikular bidezko transmisioz jartzen zuten martxan, Zugaztietako geltokitik. 1888. urtean ireki zuten Okako bazterbidea eta ez dakigu zehazki noiz itxi zuten; hala ere, badakigu 30eko hamarkadan irekita egon zela<sup>167</sup>.

## Muxikako geltokia, 11,206. k.

Geltoki hori Zugaztietakoaren antzekoa zen, bai bidaiarientzako eraikinari –Pablo de Alzolak diseinatu zuen Luis de Landechoren laguntzaz–, bai gainerako instalazioei dagokienez; izan ere, bi geltokiek trenbide eskema berbera zuten.

Gaur egun, Muxikako geltokian jatorrizko eraikina dago eta bi trenbide baino ez ditu: nagusia eta iraganbidea. Bestalde, nasa bat geltokiaren ondoan dago eta bestea, berriz, bi trenbideen artean.

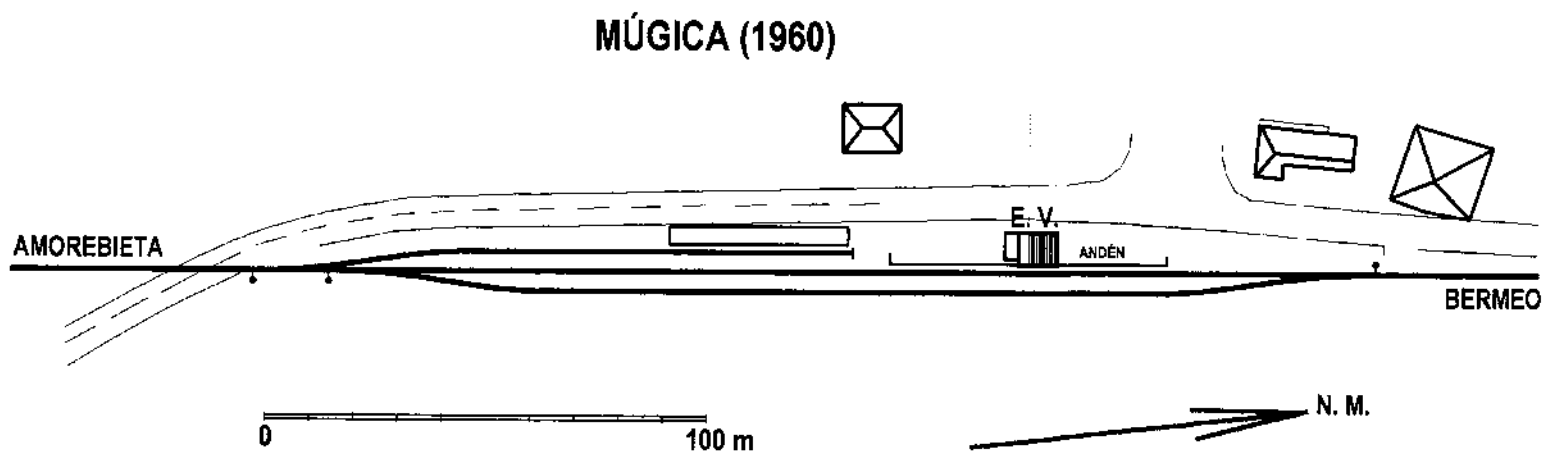
## Apartadero de Oca, p.k. 7,300

Sencillo apartadero de una sola vía que atendía una cantera situada en este punto de la que se extraía el balasto necesario para el ferrocarril. La aguja de entrada se accionaba, mediante una transmisión funicular, desde la estación de Zugastieta. Abierto al servicio en 1888, se desconoce la fecha exacta de su clausura, pero hay constancia de su existencia en los años treinta.<sup>167</sup>

## Estación de Múgica, 11,206

Esta estación era muy similar a la de Zugastieta, tanto en lo referente al edificio de viajeros, también diseñado por Pablo de Alzola en colaboración con Luis de Landecho, como al resto de instalaciones, contando con idéntico esquema de vías.

En la actualidad, Múgica conserva su edificio original y dispone únicamente de dos vías, la general y la de sobrepaso, con un andén junto a la estación y el otro intercalado entre las dos vías.



MUXIKAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA, 1960AN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE MÚGICA EN 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

<sup>167</sup> Euzkadiko Behin-Behineko Gobernua, Zornotzatik Gernika eta Sukarrietarainoko Trena, geltokiaren zerrenda.

<sup>167</sup> Gobierno Provisional de Euzkadi, Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, inventario de estaciones.



MUXIKAKO GELTOKIKO BIDAIARIEN ERAIKINA. 1989.  
URTEA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE MÚJICA. AÑO  
1989. FOTO, JAVIER VIVANCO.



BERMEOKO ELEKTRIFIKATZEA INAUGURATU ZUEN TRENA,  
MUXIKATIK IGAROTZEN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN  
ARTXIBATEGIA.  
TREN INAUGURAL DE LA ELECTRIFICACIÓN DE BERMEO A  
SU PASO POR MÚJICA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL  
FERROCARRIL.

### **Lurgorriko geralekua, 13,578. k.**

Geraleku hori 1988. urtean jarri zuen EuskoTrenek, Gernikan hazten ari ziren eremu nagusiei tren zerbitzua eskaintzeko. Geraleku horretan nasa, markesina eta txartelak erosteko makina dago.

### **Apeadero de Lurgorri, p.k.13,578**

Este apeadero fue establecido por EuskoTren en 1988 con el fin de atender una de las principales áreas de expansión urbana de Guernica. Dispone de un andén, marquesina y máquina de autoventa de títulos de transporte.



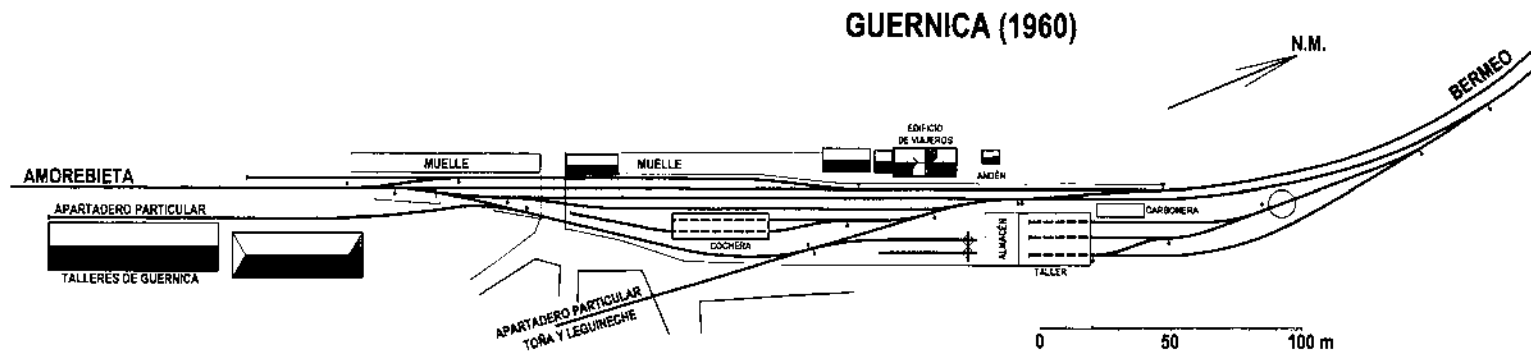
GERNIKA-LURGORRIKO GERALEKUA. AÑO. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
APEADERO DE GUERNICA-LURGORRI. AÑO. ARCHIVO MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

### **Gernika-Lumoko geltokia, 14,503. k.**

Zalantzarik gabe, hau da linearen geltoki nagusia: eraikin apain bat dago bertan, solairu bakarrekoa alboko hegaletan eta bi solairukoa erdiko atalean. Eraikin hori ere Pablo de Alzolak diseinatu zuen, Luis de Landechoren laguntzarekin. Geroago, eredu berdina errepikatu zuten –aldaketa batzuekin–, Robla-Balmaseda harriatzeko

### **Estación de Guernica y Luno, p.k. 14,503**

Sin lugar a dudas la principal dependencia de la línea, la estación de Guernica y Luno cuenta con un elegante edificio de una planta en las alas laterales y dos en el cuerpo central. Esta construcción también fue diseñada por D. Pablo de Alzola en colaboración con D. Luis de Landecho, siendo su modelo posteriormente reprodu-



GERNIKAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA, 1960AN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE GUERNICA EN EL AÑO 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



GERNIKAKO GELTOKIKO BIDAIARIEN ERAIKINAREN IKUSPEGIA, XX. MENDEAREN HASIERAN. ALBOKO HEGALETAN ERAIKITAKO BIGARREN SOLAIRUA IKUSTEN DA. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
 VISTA DEL EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE GUERNICA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX. SE APRECIA LA SEGUNDA PLANTA CONSTRUIDA EN SUS ALAS LATERALES. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



GELTOKIAREN IKUSPEGIA NASA NAGUSITIK. 1928. URTEA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
 VISTA DE LA ESTACIÓN DESDE EL ANDÉN PRINCIPAL. AÑO 1928. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



GERNIKAKO BIDAIARIEN ERAIKINA GAUR EGUN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
EDIFICIO DE VIAJEROS DE GUERNICA EN LA ACTUALIDAD. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



MERKANTZIEN BILTEGIA IZANDAKOIA, GAUR EGUN GERNIKAKO UDAL BULEGO GISA EGOKITUA.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA  
ANTIGUO ALMACÉN DE MERCANCÍAS, HOY HABILITADO COMO DEPENDENCIAS MUNICIPALES DE  
GUERNICA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA



1937AN GERNIKA BONBARDATU ZUTENEAN BERTAKO MANTENTZE LANETARAKO TAILERRAK ERE  
DEUSEZTATU EGIN ZITUZTEN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
LOS TALLERES DE MANTENIMIENTO DE GUERNICA TAMBIÉN RESULTARON DESTRUIDOS EN EL  
BOMBARDEO DE LA VILLA EN 1937. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



LOS PIRINEOS IZENENKO ESNEKI LANTEGIA. LANTEGI HORREK LOTURAKO TRENBIDEA IZAN ZUEN  
GERNIKAKO GELTOKIAREKIN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
FÁBRICA DE DERIVADOS LÁCTEOS LOS PIRINEOS, EMPRESA QUE CONTÓ CON UNA VÍA DE  
ENLACE CON LA ESTACIÓN DE GUERNICA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



Vista parcial de la zona fabril y vía férrea. - GUERNICA

TALLERES DE GUERNICA. EZKERREAN ZORNOTZARAKO TRENBIDE OROKORRA ETA ENPRESA HORRI ETA LOS PIRINEOS IZENKOARI ZERBITZUA ESKAINTZEN ZIEN BAZTERBIDEA IKUSTEN DIRA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

TALLERES DE GUERNICA. A LA IZQUIERDA SE APRECIA LA VÍA GENERAL A AMOREBIETA Y LA DEL APARTADERO QUE SERVÍA A ESTA INDUSTRIA Y A LOS PIRINEOS. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

MERKANTZIA TRENA TOÑA Y LEGUINECHE LANTEGIAREN BARRUAN MANIOBRAK EGITEN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

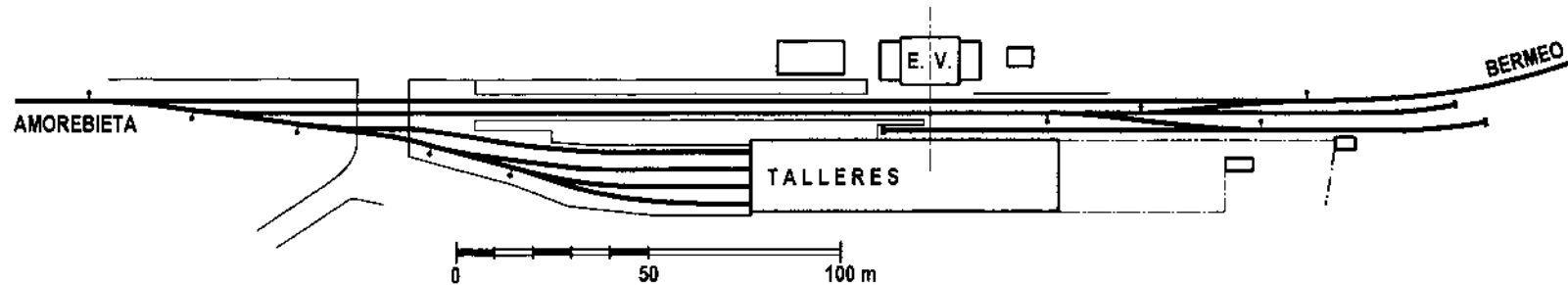
TREN DE MERCANCÍAS MANIOBRANDO EN EL INTERIOR DE LA FACTORÍA DE TOÑA Y LEGUINECHE. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



trenaren lehen mailako geltokietan. 1893an, aldaketa handiak egin zituzten geltoki horretan; izan ere, bigarren solairua egin zuten eraikinaren alboko hegaletan, bertan Konpainiaren administrazio bulegoak jartzeko.

cido, con algunas modificaciones, en las estaciones de primera clase del Ferrocarril hullero de Robla a Valmaseda. En 1893 experimentó importantes reformas al añadirse un segundo piso en las alas laterales del edificio, en el que se distribuyeron las oficinas administrativas de la Compañía.

## GERNIKA (1990)



GERNIKAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESHEMA, 1990EAN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE GUERNICA EN EL AÑO 1990. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



200 ETA 3500 SERIEETAKO UNITATEEN GURUTZAKETA GERNIKAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA  
CRUCE DE UNIDADES DE LAS SERIES 200 Y 3500 EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA



1937. urtean Gernika bonbardatu zutenean, geltokia ia erabat suntsitu zuten, karga hormak izan ezik. Horma horiek aprobe-txatu egin zituzten, geltokia berreraiki zutenean.<sup>168</sup> Hala ere, alboko hegaletako goiko solairuak asko murriztu ziren, XIX. mendearen bukaeran egindako erreformaren aldean. Horrez gain, taberna bat ere jarri zuten beheko solairuan; lerro hauek idazten ari garen unean bertan, hori da EuskoTrenen geratzen den taberna bakarra.

Eraikin nagusiaz gain, Gernikako geltokian abiadura txikian garraiatzeko merkantziak gordetzeko biltegi bat ere bazen –teilatupeko espazioak 500 m<sup>2</sup> zituen–, baita 340 m<sup>2</sup>-ko kotxetegi bat, 216 m<sup>2</sup>-ko aroztegi tailer bat, material mugikorraren mantentze lanetarako 500 m<sup>2</sup>-ko tailer bat eta lokomotoretarako 210 m<sup>2</sup>-ko biltegi bat. Instalazio horiek guztiek ere kalte handiak izan zituzten herria bonbardatu zutenean, baina gero konpondu egin zituzten.

Geltokian hiru trenbide zeuden; bata, zamalanetako kaietarako; bestea, kotxetegietara sartzeko, eta bestea, berriz, tailerretara sartzeko. Horrez gain, zubi birakari bat ere bazen geltokian. Halaber, bi bazterbide industrial ere bazeuden; bata, Los Pirineos Sozietate Anonimoarena eta Talleres de Guernica delakoarena<sup>169</sup> –1915. urtean egina–, eta bestea, berriz, Toña y Leguineche egur enpresarena, 1950ean egina. Bi bazterbideak 1968. urtean kendu zituzten.

1973. urtean, linearen elektrifikatzearen ondorioz, Gernikako geltokiko instalazioak erabat aldatu zituzten; horren ondorioz, tailer eta kotxetegi zaharren orde zela bide zabalez osatutako eraikuntza berria egin zuten. Trakziozko azpi-estazio berria geltoki horretatik hurbil kokatu zuten.

1990. urtean, EuskoTrenek Gernikako geltokiko instalazioak berriro zituen, trenbideko gailuekin maniobrak egiteko katigamendu elektrikoa ezarri zutenean. Bestalde, abiadura txikian garraiatzeko merkantziatarako biltegia herriko udalaren eskuetan geratu zen; gaur egun, udalak kultur informaziorako zentroa sortu du eraikin horretan.

Tras el bombardeo de la villa foral en 1937, la estación quedó prácticamente destruida, ya que solamente sobrevivieron sus muros de carga, los cuales fueron reutilizados en su reconstrucción.<sup>168</sup> Sin embargo, la superficie de los pisos superiores de los cuerpos laterales del edificio quedó notablemente reducida con respecto a la reforma realizada a finales del siglo XIX. Al mismo tiempo se instaló una cantina en la planta inferior, dándose la circunstancia de que en el momento de redactar estas líneas es la única dependencia de estas características en toda la red de EuskoTren.

Además del edificio principal, Guernica contaba con un edificio destinado a almacén de mercancías en régimen de pequeña velocidad, de 500 m<sup>2</sup> bajo cubierta, un muelle de carga, una cochera de 340 m<sup>2</sup>, un taller de carpintería de 216 m<sup>2</sup>, un taller para mantenimiento de material móvil de 500 m<sup>2</sup> y un depósito de locomotoras de 210 m<sup>2</sup>. Todas estas instalaciones también resultaron seriamente dañadas durante el bombardeo de la villa, siendo posteriormente reconstruidas.

La estación disponía de tres vías de paso, una para el servicio de los muelles de carga, dos para el acceso a cocheras y tres para el de talleres, además de puente giratorio. Asimismo contaba con dos apartaderos industriales, uno a la Sociedad Anónima Los Pirineos y a los Talleres de Guernica,<sup>169</sup> construido en 1915, y el otro a la empresa maderera Toña y Leguineche, establecido en 1950. Ambos se levantaron en 1968.

En 1973, a raíz de la electrificación de la línea, la estación de Guernica experimentó una modificación radical de sus instalaciones, al sustituirse los antiguos edificios de talleres y cocheras por una nueva construcción dotada de cuatro amplias vías. La nueva subestación de tracción se emplazó en las proximidades de esta dependencia.

En 1990 EuskoTren rehabilitó las dependencias de la estación de Guernica, estableciendo un enclavamiento eléctrico para la maniobra de los aparatos de vía. Por su parte, el edificio del almacén de pequeña velocidad fue cedido al ayuntamiento de la localidad, institución que lo utiliza en la actualidad como centro de información cultural.

<sup>168</sup> Baliabide eskasak zituztenez, errail zaharrak erabili zituzten estalduraren eta markesinaren egiturak egiteko.

<sup>169</sup> Bi enpresak Gandarias familiarenak ziren.

<sup>168</sup> Dada la precariedad de medios disponibles, se reutilizaron viejos carriles en la estructura de la cubierta y la marquesina.

<sup>169</sup> Ambas empresas eran propiedad de la familia Gandarias.

## Institutuko geralekua, 15,141. k.

Geraleku hori FEVEk egin zuen 1969an, inguruko Ikaskuntza Er-taineko Institutuko ikasleen beharrei erantzuteko; izan ere, eskual-de guztiko ikasleak joaten dira institutu horretara. Hala ere, gera-leku hori jarri aurretik beste bat zegoen bertan: 1938tik aurrera erabili zuten, eta lotura estua zuen Gernikako Gerrako Presoen-tzako Espetxe Ospitale Militararekin, baita suntsitutako eskualde-etako Zuzendaritza Orokorren esanetara lanean ziharduten sol-daduen espetxe destakamenduekin ere.<sup>170</sup>

## Apeadero de Institutoa, p.k.15,141

Esta dependencia fue establecida por FEVE en 1969 con el fin de atender las necesidades de los alumnos del Instituto de Enseñanza Media situado en las proximidades, al cual acuden estudiantes de toda la comarca. Sin embargo, con anterioridad existió en este mismo lugar un apeadero, en servicio desde 1938, directamente vinculado con la existencia del Hospital Penitenciario Militar de Pri-sioneros de Guerra de Guernica así como del destacamento penitenciario de soldados trabajadores al servicio de la Dirección General de Regiones Devastadas.<sup>170</sup>



INSTITUTUKO GERALEKUA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA

APEADERO DE INSTITUTOA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA

<sup>170</sup> Institutuko geralekuaren aurrekariet buruzko informazioa José Ángel Etxaniz Ortúñezek eman digu. Autore horrek, Vicente del Palacio Sánchezekin batera, lan hau idatzi zuen: «Presos políticos: mano de obra barata. El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938-1945)», ikus 109-126. or.

<sup>170</sup> La información sobre los antecedentes del apeadero del Instituto han sido facilitados por José Ángel Etxaniz Ortúñez. Ver de este autor y de Vicente del Palacio Sánchez, el trabajo «Presos políticos: mano de obra barata. El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938-1945)», pp. 109-126.

Espetxe leku horiek Nuestra Señora de la Soledad eskola zaharrean kokatu ziren; eskola hori fraide agustindarrek zuzentzen zuten eta Gernikako iparraldean zegoen, Bermeorako errepidean, trenbidetik 100 metro ingurura.

Espetxe Ospitalea egin zutenean, gaixotutako presoak trenez eramaten zituzten bertara, bai jatorrizko puntuetatik, bai gerra fronteetatik, bai espetxeetatik, baita kontzentrazio eremuetatik ere<sup>171</sup>. Hasieran Compañía del Norteko trenak erabiltzen zituzten horretarako eta Basauriko Dos Caminosko geltokira heltzen ziren horien bidez. Hortik, oinez joan behar zuten Basauriko beste geltokira –Arizko geltokira, Bilbo–Durango linean–; izan ere, hor beste tren bat hartu eta Zornotzako geltokiraino iristen ziren.<sup>172</sup>

Gernikako geltokira heltzen zirenean, presoak oinez joan behar izaten zuten herriaren hondakinetatik barrena Espetxe Ospitaleara heldu arte; hau da, 700 metro inguruko ibilbidea egin behar zuten oinez. Gaixoen egoera tamalgarria zen: arropa eta zapata zaharrek, zikin-zikin eta gaixotasunengatik zeharo ahulduta heltzen ziren, ezertarako gai ez zirela eta hesgailuz beteta. Hori ikusita, herrian geratzen ziren biztanleak errukitu egiten ziren. Gaixo larrienak lagun osasuntsuen laguntzaz heltzen ziren ospitalera.

Presoen konboiek pizten zuten ikusmina eta horien itxura tamalgarria zela eta, agintariek horien ibilbidea hurbilagoko geraleku batera aldatzea erabaki zuten; geraleku hori Espetxe Ospitalearen aurrean zegoen, 100 metro ingurura<sup>173</sup>; horrela, agintariek presoen egoera penagarria ezkutatu egin nahi izan zuten Gernika-Lumon geratzen ziren herritarrengandik.

### **Foruko geralekua, 16,541. k.**

Zornotza-Gernika arteko eraikin ederrek ez bezala, Sukarrietako luzapenean zehar egindako eraikinak oso soilak eta kalitate gutxikoak ziren. Foruko geralekuan adreiluzko bi solairuko

Estos establecimientos penitenciarios se instalaron en el antiguo colegio de Nuestra Señora de la Soledad, regentado por una comunidad de frailes Agustinos, que estaba situado al norte de la Guernica, junto a la carretera a Bermeo, y a unos 100 metros de la vía del ferrocarril.

Al establecerse el Hospital Penitenciario, el transporte y traslado de los prisioneros enfermos hasta este lugar se realizaba por medio del ferrocarril desde los puntos de origen, frentes de guerra, prisiones o campos de concentración.<sup>171</sup> En una primera fase se utilizaban los trenes de la Compañía del Norte con los que llegaban a la estación de Dos Caminos en Basauri (Vizcaya). De aquí, iban andando a la otra estación de la localidad, la de Áriz, en la línea de Bilbao a Durango, y desde este punto continuaban su viaje hasta la estación de Amorebieta, donde efectuaban trasbordo a los vagones de la línea de Pedernales.<sup>172</sup>

Una vez en la estación de Guernica, los presos se trasladaban andando entre las ruinas y escombros de lo que había sido la localidad hasta las instalaciones del Hospital Penitenciario, situado a una distancia de 700 metros. El lamentable estado personal que presentaban, mal vestidos y calzados, sucios, deteriorados físicamente, consumidos por las enfermedades, imposibilitados y llenos de vendajes, levantaban lástima en los pocos habitantes de la villa. Los presos más enfermos o impedidos eran ayudados y trasladados por sus compañeros más sanos.

Ante la expectación que levantaba la llegada de los convoyes de presos y el lamentable aspecto físico que presentaban estos, las autoridades decidieron trasladar su fin de trayecto a un improvisado apeadero más cercano, situado enfrente y a una distancia de cien metros del hospital penitenciario,<sup>173</sup> con lo que se intentaba ocultar ante los pocos habitantes de Guernica-Luno, la mala imagen que ofrecían estas dramáticas cuerdas de presos.

### **Apeadero de Forua, p.k. 16,541**

A diferencia de los bellos edificios de la sección Amorebieta-Guernica, los situados en la prolongación a Pedernales eran muy sencillos y de escasa calidad constructiva. El apeadero de Forua contaba

<sup>171</sup> Esaterako, Miranda de Ebro, Deustua, Zaragoza, Cardeña, Camposancos edo Santoña.

<sup>172</sup> Horrekin batera, hainbat preso Bilbora bidaltzen ziren (Abandoko edo La Concordia geltokietara; azken horretara Asturiastik zetozen presoak heltzen ziren). Preso horiek oinez joan behar zuten Bilboko kaleetan zehar Ferrocarriles Vascongados Konpainiaraino, Atxuriko auzoan. Bertan, trenean sartu eta Gernikaraino eramaten zituzten. Bestalde, zenbait presok Bilbotik Durango eta Arratiarainoko Tranbía Konpainiako ibilgailuetan eraman zituzten Ariztik Zornotzaraino.

<sup>173</sup> Hogeita hiru hilabetetan 270 hildako izan ziren Espetxe Ospitalean.

<sup>171</sup> Por ejemplo Miranda de Ebro, Deusto, Zaragoza, Cardeña, Camposancos o Santoña.

<sup>172</sup> También era frecuente el envío de los prisioneros a Bilbao (estaciones de Abando, o La Concordia, en el caso de los procedentes de Asturias). A estos presos se les trasladaba andando por las calles bilbaínas hasta la estación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados en el barrio de Achuri, donde se les embarcaba en el tren, hasta llegar a Guernica. También hubo prisioneros que desde Áriz y hasta Amorebieta viajaron en los vehículos de la Compañía del Tranvía de Bilbao a Durango y Arratia.

<sup>173</sup> En veintitrés meses de funcionamiento el Hospital Penitenciario registró 270 fallecimientos.



FORUKO GERALEKUA GAUR EGUN.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
VISTA ACTUAL DEL APEADERO DE  
FORUA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

eraikin bat zegoen, egurrezko egiturazkoa, baita nasa soil bat ere.

90eko hamarkadan eraikina oso hondatuta zegoen eta eraitsi egin zuten. Beraz, gaur egun, geraleku horretan markesina bat eta txar-telak erosteko makina baino ez dago.

### **Muruetako geralekua, 19,865. k.**

Nasa bakarreko instalazio horretan markesina bat dago, trenarekin zerikusirik ez duen eraikin bati itsatsia. Geraleku honetan bi orratz zeuden, 1902. urtean inguruko Aurrera teileriarentzat ezarritako bazterbide industrialerako.<sup>174</sup> 1985. urtean, Eusko Trenek itxi egin zuen geraleku hori, bidaiariek ez baitzuten ia erabiltzen.

<sup>174</sup> Gandariastarren Muruetako adreilu fabrika 1931ean itxi zen, 1929. urte ondoko krisi ekonomiko larriaren ondorioz. Horrez gain, familia horrek ere bazuen fabrika itxeko interesa, trenbidea hobeto kontrolatu ahal izateko. Ondorioz, Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundeak bertan behera utzi zituen tarifa bereziak; tarifa bereziek industria horri mesede egiten baitzioten.

con un edificio de dos plantas de ladrillo y estructura de madera así como un sencillo andén.

En los años noventa, dado el mal estado de conservación del edificio, se procedió a su derribo, por lo que esta dependencia cuenta en la actualidad con una marquesina y su correspondiente máquina de autoventa de títulos de transporte.

### **Apeadero de Murueta, p.k. 19,865**

Instalación dotada de un solo andén y una pequeña marquesina adosada a un edificio ajeno a la explotación. Esta dependencia contaba con dos agujas para dar servicio a un apartadero industrial establecido en 1902 para atender las necesidades de la fábrica de tejas Aurrerá, situada en las inmediaciones.<sup>174</sup> En 1985 EuskoTren cerró este apeadero debido a la nula demanda de viajeros.

<sup>174</sup> La Tejera de Murueta cerró sus puertas en 1931, coincidiendo con la grave crisis económica posterior a 1929, pero también con el fin del control del ferrocarril por parte de la familia Gandarias, propietarios de esta fábrica, y por tanto con la eliminación por parte de la Explotación de Ferrocarriles del Estado de las tarifas especiales que beneficiaban en gran medida a esta industria.



MURUETAKO GERALEKUKO BIDAIARIEN ERAIKINA.  
TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
EDIFICIO DE VIAJEROS DEL APEADERO DE MURUETA.  
ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



GAUR EGUN ORAINDIK ERE BERTAN DAGO MURUETAKO  
TEILA LANTEGIA IZANDAKOAK ZUEN TXIMINIA. ARGAZKIA,  
JUANJO OLAIZOLA.  
EN LA ACTUALIDAD TODAVÍA SE CONSERVA LA CHIMENEA  
DE LA ANTIGUA FÁBRICA DE TEJAS DE MURUETA. FOTO,  
JUANJO OLAIZOLA.

## Dinamitako bazterbidea, 20,544. k.

Bazterbide txiki hori Galdakaoko Sociedad Anónima Española La Dinamita<sup>175</sup> erabiltzen zuen, bere produktuak itsaso bidez bidaltzeko. 1902an egin zuten eta 1966an itxi; hala ere, 1956. urte-tik aurrera ez zen sozietate horretako bagoirik jasotzen edo bidaltzen.



LA DINAMITAKO KAIA ZAHARRAK. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

## Apartadero de la Dinamita, p.k. 20,544

Pequeño apartadero utilizado por la Sociedad Anónima Española La Dinamita de Galdácano<sup>175</sup> para la expedición de sus productos por vía marítima, al comunicar con un pequeño embarcadero sobre la ría del Urdaibai. Se estableció en 1902 y fue clausurado en 1966, aunque desde 1956 no se habían recibido o expedido vagones desde estas dependencias.

ANTIGUOS EMBARCADEROS DE LA DINAMITA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

<sup>175</sup> Egungo Unión Española de Explosivos delakoa. Gandarias familiak pisu nabarmena zuen enpresa horren akzioetan, eta horregatik hautatu zuten, neurri batean, ontziratze puntu bitxi hori. Geraleku horretatik jasotako dinamita Asturiasko meategietara bidaltzen zen, batez ere.

<sup>175</sup> Actualmente Unión Española de Explosivos. La familia Gandarias tenía un peso notable en el accionariado de esta empresa, lo cual explica en parte la elección de este singular punto de embarque. La dinamita recibida en este apartadero se destinaba principalmente a las explotaciones mineras asturianas.

### **Astilleros de Muruetako bazterbidea, 20,784. k.**

Bazterbide hori 1942. urtean sortu zen Astilleros de Murueta enpresaren beharrei erantzuteko: sozietate horrek, ontzigintzan jarduteaz gain, linearen material mugikorraren mantentze lan ugari ere egin zituen. Geroago, geraleku bat eraiki zuten lantegiko langileentzat. Bazterbide industrialia 1962an itxi zuten, baina geralekuak 1985. urtera arte iraun zuen irekita. 2001ean trakziozko azpiestazio bat egin zuten inguruan.

### **Apartadero de los Astilleros de Murueta, p.k. 20,784**

Apartadero establecido en 1942 para atender las necesidades de la empresa Astilleros de Murueta, sociedad que, además de dedicarse a la construcción naval, también realizó trabajos de mantenimiento del material móvil de la línea. Posteriormente se construyó un apeadero para los empleados de esta factoría. El apartadero industrial se levantó en 1962, mientras que el andén permaneció en servicio hasta 1985. En 2001 se instaló en sus inmediaciones una subestación de tracción.



ASTILLEROS DE MURUETAKO GERALEKUA 1983AN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

APEADERO DE LOS ASTILLEROS DE MURUETA EN 1983. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

## Busturia-San Kristobalگو geralekua, 21,250. k.

Geraleku horretan bi solairuko eraikin bat zegoen hasieran; egurrezko egiturazko eraikina zen eta markesina bat zuen itsatsia. Nahiko hondatuta egon arren, Gerra Zibilean Errepublikaren aldeko tropek kuartel gisa erabili zuten geralekua. Gerra ostean, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak berreraiki egin zuen<sup>176</sup>.

1990ean, geralekua toki txarrean –bihurgune baten erdian– zegoela eta eraikina erdi suntsituta zegoela ikusita, EuskoTrenek berria egitea erabaki zuen, Bermeorako bidean metro batzuk aurrerago. Horrenbestez, nasa erabat zuzen geratu zen. Nasa bakarrek geraleku berria 21,342. kilometroan kokatu zuten.

BUSTURIA-SAN KRISTOBALGO GERALEKUA. AURREALDEAN ANTZINAKO EGOITZA IKUSTEN DA, ETA URRUNAGO UNE HONETAN ZERBITZUA ESKAINTZEN DUEN INSTALAZIOA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

VISTA DEL APEADERO DE BUSTURIA-SAN CRISTOBAL. EN PRIMER PLANO SE OBSERVA LA ANTIGUA DEPENDENCIA Y AL FONDO LA INSTALACIÓN ACTUALMENTE EN SERVICIO. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



## Apeadero de Busturia-San Cristóbal, p.k. 21,250

Este apeadero disponía en origen de un edificio de dos plantas, de fábrica de mampostería y estructura de madera, con una marquesina adosada. A pesar de que su estado de conservación era deficiente, durante la guerra civil fue utilizado como acuartelamiento de las tropas leales a la República. Finalizada la contienda, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado procedió a su reconstrucción.<sup>176</sup>

En 1990 y debido a su deficiente emplazamiento, en plena curva, y al mal estado de conservación del edificio, EuskoTren decidió construir un nuevo apeadero, desplazando su emplazamiento unos metros en dirección a Bermeo, con el fin de que el andén quedara en su totalidad en alineación recta. El punto kilométrico de la nueva instalación, dotada únicamente de un andén, es el 21,342.

BUSTURIA-SAN KRISTOBALGO GERALEKUKO BIDAIARIEN ERAIKIN ZAHARRA. 1945. URTEA. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA ANTIGUO EDIFICIO DE VIAJEROS DEL APEADERO DE BUSTURIA-SAN CRISTOBAL. AÑO 1945. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



<sup>176</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak. 1936–1941 txostena, 48. or. Agiri honek honela dio: «tiene un edificio que se encontraba en estado deplorable de conservación por haberlo utilizado la soldadesca roja. Se efectuó su completa reparación y costaron las obras ejecutadas 1.482,64 pesetas».

<sup>176</sup> Explotación de Ferrocarriles por el Estado. Memoria de 1936 a 1941, p. 48. Este documento señala «tiene un edificio que se encontraba en estado deplorable de conservación por haberlo utilizado la soldadesca roja. Se efectuó su completa reparación y costaron las obras ejecutadas 1.482,64 pesetas».



### Axpeko geralekua, 22,722. k.

Geraleku horretan hiru solairuko harri hormazko eraikin bat zegoen; eraikin horren egitura egurrezkoa zen, baita markesina bakuna ere. 1943. urtean, eraikin horren ordez beste bat egin zuten, hori ere hiru solairukoa, estilo erregionalistaren arabera egina. Eraikin berri hori, Vasco-Navarro tren konpainiak egina, Erretanako geralekuko eraikinaren oso antzekoa zen.



1943AN ERAIKI ZEN UNE HONETAN AXPEN ZERBITZUA ESKAINTZEN DUEN ERAIKINA.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
EN 1943 SE CONSTRUYÓ EL EDIFICIO QUE ACTUALMENTE PRESTA SERVICIO EN AXPE.  
FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

### Apeadero de Axpe, p.k. 22,722

Esta dependencia disponía de un edificio de tres plantas, de fábrica de mampostería y estructura de madera, contando con una sencilla marquesina del mismo material. En 1943 se procedió a su sustitución por una nueva construcción, también de tres plantas, de estilo regionalista, muy similar a la del apeadero de Retana construido en las mismas fechas en el ferrocarril Vasco-Navarro.

AXPEKO GERALEKUKO ERAIKIN ZAHARRA. MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS IZENENKOAREN ARTXIBATEGIA.  
PRIMITIVO EDIFICIO DEL APEADERO DE AXPE. ARCHIVO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.



## Sukarrietako geltokia, 24,001. k.

Aurretik azaldu dugunez, linea geltoki honetan amaitzen zen 1893. eta 1955. urte artean. Historian zehar, geltoki horren izena hainbat aldiz aldatu da:

- 1893-1903: Sukarrieta.
- 1903-1941: Sukarrieta, Busturiako jurisdikzioa.
- 1941-1961: Sukarrieta.
- 1961-1980: Sukarrieta-Busturia.
- 1980-1997: Sukarrieta.
- 1997: Busturia-Itsasbegi.

Linearen amaieran zegoenez, zenbait instalazio garrantzitsu zeuden Sukarrietako geltokian: bidaiarientzako eraikina solairu bakarreko zen, adreiluzkoa, eta egurrezko egiturarekin. Bestalde, baziren beste zenbait eraikin ere: komunak zituzten eraikin txiki bat, abiadura txikian garraiatzeko merkantziarako biltegi bat, etxebizitzetaz osatutako garaje bat goiko solairuan eta tren makinenzako eta atoian eramateko beste material batzuetarako kotxetegia. Halaber, geltoki horretan zubi birakari txiki bat ere bazen, eta, Gernikan bezalaxe, bagoiak pisatzeko baskula bat ere bai.

1948. eta 1949. urte bitartean, linea Bermeoraino luzatu zutenean, eraikin horiek guztiak berrantolatu egin ziren; horrenbestez, bidaiarientzako eraikin berri bat egin zuten bertan, estilo erregionalistakoa, eta zubi birakaria, kotxetegia eta bestelako instalazio batzuk, berriz, kendu egin zituzten.

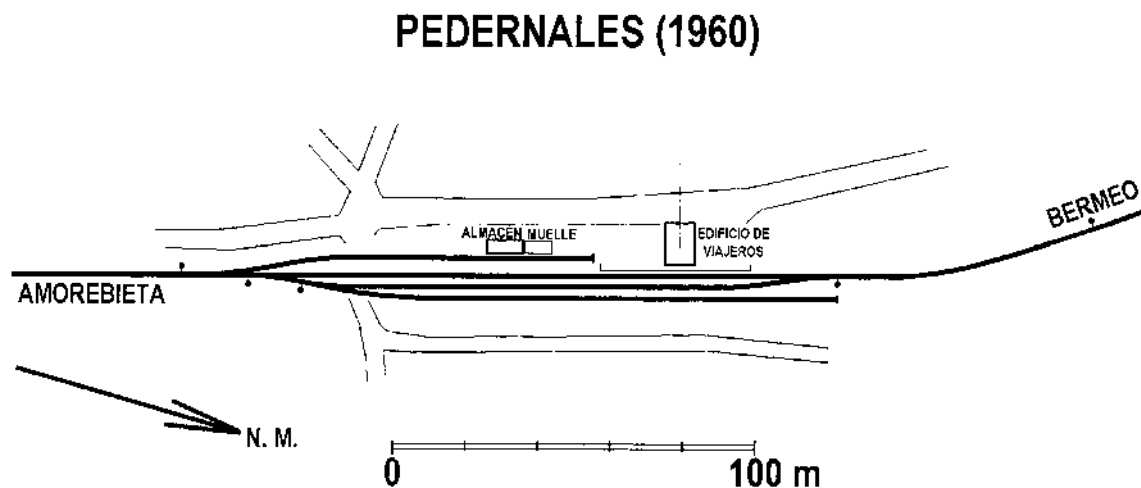
## Estación de Pedernales, p.k. 24,001

Final de la línea entre 1893 y 1955, tal y como se ha señalado anteriormente, su nombre ha variado notablemente a lo largo de la historia:

- 1893 a 1903 Pedernales.
- 1903 a 1941 Pedernales, jurisdicción Busturia.
- 1941 a 1961 Pedernales.
- 1961 a 1980 Pedernales-Busturia.
- 1980 a 1997 Sukarrieta.
- 1997, Busturia-Itsasbegi.

Como punto final de la línea, la estación de Pedernales disponía de instalaciones de cierta entidad. El edificio de viajeros era de una sola planta, de fábrica de ladrillo y estructura de madera. Otras construcciones eran un pequeño recinto para retretes, un almacén de mercancías en régimen de pequeña velocidad, un garaje con viviendas en la planta superior, un cocherón para locomotoras de vapor y otro para material remolcado. Asimismo contaba con un pequeño puente giratorio y al igual que Guernica, una báscula para el pesaje de vagones.

Entre 1948 y 1949, con motivo de la prolongación de la línea a Bermeo, se procedió a la completa reordenación de estas dependencias, con la construcción de un nuevo edificio para el servicio de viajeros en estilo regionalista y la eliminación del puente giratorio, las cocheras y otras instalaciones.



SUKARRIETAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESHEMA, 1960AN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA. ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE PEDERNALES EN 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

Azpimarratzekoa da 1895ean Sukarrietako geltokiak inguruko padura batzuetan sartzeko trenbide bat izan zuela; izan ere, padura horietatik hondarra kargatzen zuten eta hori izan zen, hain zuzen, linea horretako merkantzien trafiko bereizgarrienetakoa, 1962. urtera arte iraun baitzuen.



Cabe señalar que desde 1895 la estación de Pedernales contó con una vía de acceso a unas marismas situadas en sus proximidades, en las que se procedía al cargue de arenas, generando uno de los tráficos de mercancías más característicos en la historia de esta línea, ya que se mantuvo hasta el año 1962.

1980 ETA 1997 ARTEAN GELTOKI HORREK SUKARRIETA-PEDERNALES IZENA BAINO EZ ZUEN IZAN. 1989. URTEA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO. ENTRE 1980 Y 1997 ESTA ESTACIÓN OSTENTÓ EXCLUSIVAMENTE EL NOMBRE DE SUKARRIETA-PEDERNALES. AÑO 1989. FOTO, JAVIER VIVANCO.



TRENEN GURUTZAKETA BUSTURIA-ITSASBEGI GELTOKIAN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA. CRUCE DE TRENES EN LA ESTACIÓN DE BUSTURIA-ITSASBEGI. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

## Mundakako geltokia, 26,243. k.

1955ean, linea Bermeoraino luzatu zutenean sortua; Mundakako geltokian bidaiarientzako eraikin bat dago, hiru solairukoa eta estilo erregionalistakoa. Horren ondoan biltegi txiki bat zegoen, abiadura txikian garraiatzeko merkantzien trafikoaren beharrei erantzuteko.

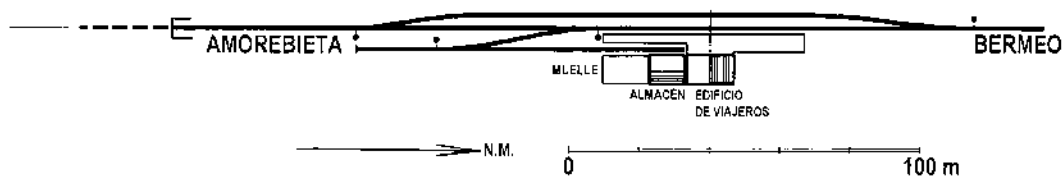
Mundakako geltokiak bi trenbide ditu; bata nagusia eta bestea, berriez, iraganbidea. 70eko hamarkadan, beste bi egin zituzten biltegi-girako eta merkantzien nasarako.

## Estación de Mundaca, p.k. 26,243

Establecida en 1955 con motivo de la prolongación de la línea a Bermeo, la estación de Mundaca cuenta con un edificio de viajeros de tres plantas, construido en estilo regionalista. Adosado al mismo, un pequeño almacén atendía las necesidades del tráfico de mercancías en pequeña velocidad.

La estación de Mundaca dispone de dos vías, general y sobrepaso, habiéndose levantado en los años setenta otras dos destinadas a atender el almacén y muelle de mercancías.

### MUNDAKA (1960)



MUNDAKAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA, 1960AN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE MUNDACA EN EL AÑO 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



FERROSTAAL AUTOMOTOREA MUNDAKAKO GELTOKIAN SARTZEN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA. AUTOMOTOR FERROSTAAL EFECTUANDO ENTRADA EN LA ESTACIÓN DE MUNDACA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



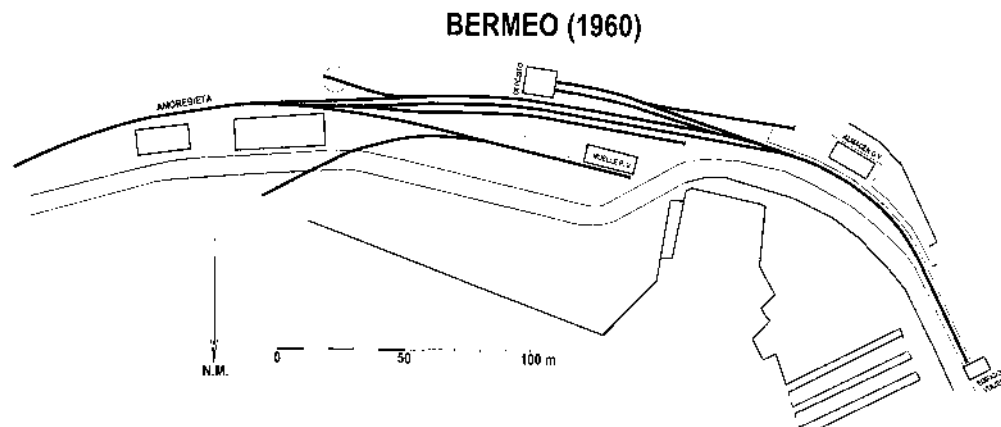
MUNDAKAKO GELTOKIKO ERAIKINA. 1989. URTEA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE MUNDACA. AÑO 1989. FOTO, JAVIER VIVANCO.

### Bermeoko geltokia, 28,772. k.

Hori da linearen azken geltokia; bidaiarientzako instalazioak nahiko ezkutuan daude, herrira sartzeko errepidearen hegalaria itsatsita baitaude. Hiru solairuko beste eraikin independente batean, berriaz, abiadura handian garraiatzeko merkantziak biltzen zituzten; eraikin horretara sartzeko, trenbide gaineko pasagune batetik igarot behar zen. Geltoki horretan abiadura txikian garraiatzeko merkantzientzako beste nasa bat ere bazen, biltegi eta guzti. Amaitzeko, kotxetegi bat ere eraiki zuten bertan, eta goiko solairuan etxebizitza zuten.

### Estación de Bermeo, p.k. 28,772

Punto final de la línea, la estación de Bermeo dispone de unas instalaciones para el servicio de viajeros parcialmente soterradas, al encontrarse adosadas a la ladera de la carretera de acceso a la localidad. Otro edificio independiente y de tres plantas, cuyo único acceso se efectuaba a través de un paso a nivel sobre las vías, atendía las necesidades del transporte de mercancías en gran velocidad, contando también con un muelle para pequeña velocidad con su correspondiente almacén. El conjunto se completaba con un cocheterón con vivienda en su planta superior.



BERMEOKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA, 1960AN.  
PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE BERMEO EN EL AÑO 1960. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

BIDAIARIEN TRENA IRTEERA EGITEKO PREST,  
BERMEOKO GELTOKIAN. 1956. URTEA.  
ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
TREN DE VIAJEROS PREPARADO PARA  
EFECTUAR SU SALIDA EN LA ESTACIÓN DE  
BERMEO. AÑO 1956. FOTO, JEREMY  
WISEMAN.

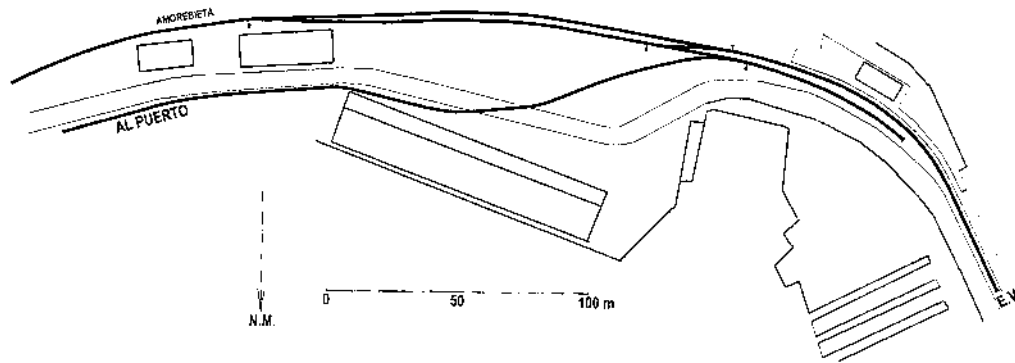


BERMEOKO BIDAIARIEN GELTOKIKO NASA.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
ÁNDÉN DE LA ESTACIÓN DE VIAJEROS DE  
BERMEO. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

BERMEOKO MERKANTZIEN GELTOKIAREN ERAIKINA. ARGAZKIA, JUANJO  
OLAIZOLA  
EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE BERMEO. FOTO, JUANJO  
OLAIZOLA



### BERMEO (2005)



MUNDAKAKO GELTOKIKO TRENBIDE ESKEMA GAUR EGUN. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE BERMEO EN LA ACTUALIDAD. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



MERKANTZIA TRENA MANIOBRAB EGITEN BERMEOKO PORTURAKO SARRRERAKO TRENBIDEETAN.  
ARGAZKIA, JUANJOOLAIZOLA.  
TREN DE MERCANCÍAS MANIOBRANDO EN LAS VÍAS DE ACCESO AL PUERTO DE BERMEO. FOTO,  
JUANJOOLAIZOLA.

1960. urtean beste bide bat egin zuten Bermeoko portuko merkataritza kaietarako<sup>177</sup>; alabaina, linea horrek oso merkantzia trafikoa txikia izan zuen eta, ondorioz, hamarkada horretako bukaeran itxi egin zuten. 1996. urtean, berriz, sarbide berri bat egin zuten eta EuskoTrenek 1998ra arte erabili zuen. Hemendik gutxira, berriz, sarbide hori berriz abiaraziko dute.

### Zornotza-Bermeo lineako geltokien eta geralekuen zerrenda

K.	Izena	Oharrak
0/230	Zornotzako geltokia	Linearen hasiera. Lotura Bilbo eta Donostia arteko linearekin.
0/504	Marmoleriako bazterbidea	1962an itxia
0/796	Zornotzako geralekua	
6/448	Leandro Echeandía jaunaren Zerrategiko bazterbidea	1973an itxia
6/598	Zugaztietako geltokia	
7/300	Okako bazterbidea	Balasto harrobia
11/206	Muxikako geltokia	
13/578	Lurgorriko geralekua	
14/503	Gernikako geltokia eta Talleres de Guernica eta Toña y Leguineche bazterbideak	Tailerrak, kotxetegiak eta trakzio azpi-estazioa.
15/141	Institutuko geralekua	
16/541	Foruko geralekua	
19/865	Muruetako geralekua. Aurrera teiletegioko bazterbidea.	1985ean itxia.
20,544	Dinamitako bazterbidea	1966an itxia.
20,784	Muruetako ontzioletako bazterbidea	1985ean itxia. 2001ean azpi-estazio bat instalatu zen.
21/250	Busturia-San Kristobalgeralekua	
22/722	Busturia-Axpeko geralekua	
24/001	Sukarrietako geltokia	Gaur egun Busturia-Itsasbegi izena du
26/243	Mundakako geltokia	
28/772	Bermeoko geltokia	Linearen amaiera. Merkataritza porturako adarra.

**Iturria:** Trenbidearen Euskal Museoaren artxibategia.

En 1960 se instaló una vía para atender los muelles comerciales del puerto de Bermeo,<sup>177</sup> pero debido al escaso tráfico de mercancías de la línea, fue levantada a finales de la misma década. En 1996 se procedió a construir un nuevo acceso, el cual fue utilizado por EuskoTren hasta 1998. En un futuro próximo se espera que nuevamente se reanude la actividad.

### Relación de estaciones y apeaderos del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

p.k.	Nombre	Observaciones
0/230	Estación de Amorebieta	Inicio de la línea. Enlace con la de Bilbao a Donostia
0/504	Apartadero de la Marmolería	Clausurado en 1962
0/796	Apeadero de Amorebieta	
6/448	Apartadero de la Serrería de D. Leandro Echeandía	Clausurado en 1973
6/598	Estación de Zugastietako	
7/300	Apartadero de Oca	Cantera de balasto
11/206	Estación de Múgica	
13/578	Apeadero de Lurgorri	
14/503	Estación de Guernica y apartaderos de Talleres de Guernica y Toña y Leguineche	Talleres, cocheras y subestación de tracción
15/141	Apeadero de Instituto	
16/541	Apeadero de Forua	
19/865	Apeadero de Murueta. Apartadero industrial a la tejera Aurrera.	Clausurado en 1985.
20,544	Apartadero de la Dinamita	Clausurado en 1966.
20,784	Apartadero de los Astilleros de Murueta	Clausurado en 1985. En 2001 se instaló una subestación.
21/250	Apeadero de Busturia-San Cristobal	
22/722	Apeadero de Busturia-Axpe	
24/001	Estación de Pedernales	Actualmente denominada Busturia-Itsasbegi
26/243	Estación de Mundaca	
28/772	Estación de Bermeo	Final de la línea. Ramal al puerto comercial

**Fuente:** Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril

<sup>177</sup> Lan hori Govasa enpresak egin zuen. Informazio hori konpainia horretako garai bateko langile batek eman digu; José Manuel García Suárezek, hain zuzen.

<sup>177</sup> Obra realizada por la empresa Govasa. Testimonio de D. José Manuel García Suárez, antiguo empleado de la citada compañía.



## Tailerrak eta kotxetegiak

Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak material mugikorraren mantentze lanetarako instalazioak Gernika-Lumon jarri zituzten. Tailerraren eraikina zurututako harlanduzkoa zen, eta 500 m<sup>2</sup>-ko azalera erabilgarria eta egurrezko egiturako teilazko estalkia zituen.

Horrekin batera, Gernikako geltokiak beste instalazio hauek ere bazituen: lokomotoretarako 200 m<sup>2</sup>-ko aparkaleku estalia, 216 m<sup>2</sup>-ko aroztegi tailerra eta atoian eramateko materialerako kotxetegiak.

Eraikin horiek guztiak kalte handiak izan zituzten 1937ko apirilaren 26ko bonbardaketaren ondorioz. Hala ere, zerbitzuaren premietara hobeto egokitutako instalazio handiagoak egin ordez, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak egindako berreraikitze lanaren helburua instalazioak bonbardaketa aurretik zeuden bezala uztea izan zen. Hori dela eta, eta nahikoa tokirik ez zegoenez, mantentze lan ugari atari zabalean egin behar izan zituzten.<sup>178</sup>



GERNIKAKO TAILERREN ERAIKINA, HERRIAK GERRA ZIBILEAN JASANDAKO BONBARDAKETAREN ONDOREN BERRERAIKI ETA GERO. MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS IZENEKOAREN ARTXIBATEGIA.

EDIFICIO DE LOS TALLERES DE GUERNICA, RECONSTRUIDOS TRAS EL BOMBARDEO SUFRIDO POR LA VILLA DURANTE LA GUERRA CIVIL. ARCHIVO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.

## Talleres y cocheras

La Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno estableció en esta última localidad las instalaciones para el mantenimiento del material móvil. El edificio del taller era de sillarejo enlucido y ofrecía una superficie útil de 500 m<sup>2</sup> bajo cubierta de teja con estructura de madera.

Junto a esta dependencia, la estación de Guernica también contaba con un depósito para el estacionamiento de locomotoras, de 210 m<sup>2</sup> de superficie cubierta, un taller de carpintería de 216 m<sup>2</sup> y una cochera para el material remolcado de 340 m<sup>2</sup>.

Todos estos edificios resultaron seriamente dañados durante el bombardeo de la villa del 26 de abril de 1937. Sin embargo, en lugar de aprovechar la ocasión para realizar unas nuevas instalaciones de mayor envergadura y más acordes con las necesidades del servicio, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado procedió a realizar una reconstrucción casi mimética, de las dependencias originales. Por ello, y ante la falta de espacio existente, era frecuente que muchas labores de mantenimiento tuvieran que realizarse en la intemperie.<sup>178</sup>

<sup>178</sup> Hala egiten ziren, esate baterako, diesel lokomotoretatik bogieak ateratzeko jasotze obrak.

<sup>178</sup> Este es el caso, por ejemplo, del levante de las locomotoras diesel para extraer los bogies.

Gernikan zeuden instalazioak osatzeko, instalazio gehiago jarri ziren Zornotzan, Sukarrietan eta Bermeon. Zornotzan, enpresak kotxetegi handi bat jarri zuen, lurrinezko lokomotorak gauzez han uzteko. 59 m<sup>2</sup>-ko eraikin txiki hark pezo bat zuen, hautsontziak garbitzeko eta lokomotoren barruko mekanismoak koipeztatzeko. Gero, 160 m<sup>2</sup>-ko kotxetegi bat eraiki zuten, bidaiariek erabiltzen zituzten ibilgailuak aparkatzeko.

Trenbidea Sukarrietaraino eramán zutenez, beharrezkoa zen Sukarrietan material mugikorra uzteko instalazioak jartzea; beraz, lurrinezko lokomotoretarako eta atoian eramandako materiale-rako kotxetegi bana eraiki ziren. Trenbidea Bermeoraino eramán zutenean, instalazio horiek kendu egin zituzten, eta Bermeon kotxetegi bat eraiki zuten, lau ibilgailu sartzeko modukoa eta goiko solairuan trenbideetako langileentzako etxebizitza zue-na.<sup>179</sup>



GERNIKAKO TAILERRAK EZ ZEUDEN PRESTATURIK MANTENTZE LAN GUZTIAK BERTAN EGITEKO. IZAN ERE, SARRI ASKOTAN LANAK AIRE ZABALEAN EGIN BEHAR IZATEN ZIREN. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
LAS INSTALACIONES DE LOS TALLERES DE GUERNICA RESULTABAN INSUFICIENTES PARA LA REALIZACIÓN DE TODAS LAS LABORES DE MANTENIMIENTO, POR LO QUE MUCHAS DE ELLAS SE REALIZABAN A LA INTEMPERIE. FOTO, JEREMY WISEMAN.

Las instalaciones existentes en Guernica se complementaron con otras dependencias situadas en Amorebieta, Pedernales y Bermeo. En la primera localidad la empresa estableció un cocherón en el que se cobijaban las locomotoras de vapor que debían pernoctar en esta estación. El pequeño edificio disponía, en sus 59 m<sup>2</sup>, de un foso para limpieza de los ceniceros y el engrase de los mecanismos interiores de las máquinas. Posteriormente se construyó también una cochera para albergar los vehículos para el servicio de viajeros, cuya superficie cubierta era de 160 m<sup>2</sup>.

Tras la prolongación de la línea a Pedernales también se establecieron en esta localidad las necesarias dependencias para guarecer el material móvil, en concreto un cocherón para locomotoras de vapor y otro para el material remolcado. Estas instalaciones desaparecieron tras la ampliación del ferrocarril hasta Bermeo, estación en la que se construyó un cocherón, con capacidad para cuatro vehículos, que contaba en su planta superior con una vivienda para el personal ferroviario.<sup>179</sup>

BIDAIARIEN KOTXEEN GORDETEGIA, GERNIKAN., JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
DEPÓSITO DE COCHES DE VIAJEROS DE GUERNICA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.



<sup>179</sup> Este edificio estaba inspirado en instalaciones similares del ferrocarril Vasco-Navarro.

1973AN FEVEK TAILER BERRIAK ERAIKI ZITUEN GERNIKAN, ETA GAUR EGUN EUSKOTRENEK KOTXETEGI GISA ERABILTZEN DITU. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
 EN 1973 FEVE CONSTRUYÓ EN GUERNICA NUEVOS TALLERES QUE EN LA ACTUALIDAD UTILIZA EUSKOTREN COMO COCHERA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



SUKARRIETAN EZARRITAKO KOTXETEGIAREN IKUSPEGIA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
 VISTA DEL COCHERÓN ESTABLECIDO EN PEDERNALES. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



BERMEOKO GELTOKIAN EZARRITAKO KOTXETEGIA. ARGAZKIA, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.  
 COCHERÓN ESTABLECIDO EN LA ESTACIÓN DE BERMEO. FOTO, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.

Linea elektrifikatzearen ondorioz, Zornotza eta Bermeo arteko linearen mantentze lanetarako instalazioak goitik behera aldatu zituzten, orduz geroztik Gernikako geltokian eraikitako kotxetegi berrietan jarduera guztiak zentralizatu baitziren. Hala ere, 1972an Ferrocarriles Vascongados konpainia FEVE n sartu zenez, material mugikorra berrikusteko eta konpontzeko lanak Durangon FEVEk zituen tailerretara eramane ziren, eta denbora luzean Gernikako instalazioak inork erabili gabe geratu ziren.

1987tik aurrera, Gernikako kotxetegiak EuskoTrenek erabili zituen, COINSA enpresarekin elkarlanean material mugikorra zaharberritzeko eta berreraikitzeko; esate baterako, 3100 eta 3500 serieko kotxeak edo Ferrocarriles Vascongados konpainiaren ASEA markako lokomotorak. Gaur egun, instalazio horiek linea horretako material mugikorra gordetzeko erabiltzen dira, eta, gainera, sistema automatizatu dute tren unitateak hareaz kargatzeko.

## Elektrifikatzea

20ko hamarkadaren amaierako albiste batzuetan, Zornotza eta Bermeo arteko linean trakzio elektrikoa jartzeko asmoaren berri eman zen. Une hartan, Ferrocarriles Vascongados konpainia lineak elektrifikatzen ari zen, eta linea hori elektrifikatzeko asmoa adierazi zuen. Hala ere, proiektuak ez zuen aurrera egin, eta ideia hori ez zen berriro proposatu 60ko hamarkadara arte.

La electrificación de la línea trajo consigo la completa remodelación de las instalaciones de mantenimiento de los trenes del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, centralizando todas las actividades en unas nuevas cocheras levantadas en la estación de Guernica. Sin embargo, la incorporación de los Ferrocarriles Vascongados a FEVE en 1972 hizo que progresivamente los trabajos de revisión y reparación del material móvil fueran transferidos a los talleres de esta empresa en Durango, quedando durante muchos años sin uso las nuevas dependencias.

A partir de 1987 las cocheras de Guernica fueron utilizadas por EuskoTren para proceder a la reforma y reconstrucción de diverso material móvil, como las series 3100 y 3500 o las locomotoras ASEA de Vascongados, en colaboración con la empresa COINSA. En la actualidad estas instalaciones son utilizadas como garaje del material móvil que presta servicio en la línea, habiendo sido dotadas de sistemas de carga automatizada de los areneros de las unidades de tren que pernoctan en estas dependencias.

## La electrificación

Las primeras noticias sobre la aplicación de la tracción eléctrica en la línea de Amorebieta a Bermeo datan de finales de los años veinte, momento en que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, en pleno proceso de electrificación de sus servicios, se interesó por este ferrocarril. Sin embargo, el proyecto no prosperó, por lo que la idea no volvió a plantearse hasta los años sesenta.



ELEKTRIFIKATZEAREN INAUGURAZIOKO TRENA MUXIKAKO GELTOKITIK IGAROTZEAN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
TREN INAUGURAL DE LA ELECTRIFICACIÓN A SU PASO POR LA ESTACIÓN DE MÚGICA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

Lehen esan dugunez, elektrifikatzearen lehenengo urratsa tuneletan galibo argiak egokitzea izan zen, eta lan horri 1965ean ekin zitzaion. Gero, Narciso Buesa Buesa ingeniariak eraikuntza proiektua egin zuen. Proiektu horretan, Zugaztietan eta Gernikan bi azpi-estazio egitea aurreikusten zen, baina azkenean Gernikakoa bakarrik egin zen. Instalazio horrek 2.500 kw-ko potentzia zuen, 1.250 kw-ko bi taldetan banatua, eta automotore batez eta zazpi atoiz osatutako tren batek Autzaganekeo mendatetik gora 30 km/h-ko abiadura igotzeko nahikoa zela uste zen.<sup>180</sup>

Zornotza eta Bermeo arteko linearen elektrifikatzea Renferen moduko katenariaz egin zen, hormigoi armatuzko 673 posterio euste aldera. Posteen arteko tartea 60 metrokoa zen zuzen-guneetan, eta 30 metrokoa bihurguneetan. Goiko lineak sekzioko 107 milimetro koadroko kontaktu hari bakarra zuen, mekanikoki konpentsatua, eta elikadurarako feederra, 100 mm<sup>2</sup>-ko sekziokoa, 153 mm<sup>2</sup>-ko kable euslearen ondoan muntatu zuten.<sup>181</sup>

Elektrifikatze horretako instalazioak 1973ko maiatzaren 29an inauguratu eta 90eko hamarkada arte erabili zituzten, une hartan, goiko linea hobetze aldera, EuskoTrenek modernizazio programari ekin baitzion, kontaktuko hari bikoitza eta bi kableen konpentsazio mekanikoa jarrita.

Trakzioko azpi-estazio bakarra Gernikako geltokian eraiki zen. Hasierako asmoa General Eléctrica Española (Galindo-Bizkaia) 1962an Jaengo La Lomako linea modernizatzeko egindako merkurio lurrinezko bi artezgailu erabiltzea zen, bai eta Vasco-Navarro trenetik hartutako zenbait ekipamendu erabiltzea ere, baina azkenean General Eléctrica Española 1973an emandako siliziozko artezgailuak erabili ziren.

2001ean, linearen potentzia dezente handitu zen, Muruetako ontziolaren ondoan 2.000 kw-ko ABB ekipamendua zuen azpi-estazio mugikor bat jarri baitzen. Gaur egun, horren orde instalazio iraunkor bat jartzeko asmoa dago. Bestalde, nahiz eta lan honek jorratu beharreko gaietatik kanpo egon, nabarmendu behar da Astepeko azpi-estazioak (Bilbo eta Donostia arteko linean, Zornotza-

Tal y como se ha señalado anteriormente, los primeros pasos para la ejecución de la electrificación consistieron en la realización de obras de adecuación de gálibo de los túneles, las cuales se iniciaron en el año 1965. Posteriormente, el ingeniero Narciso Buesa Buesa redactó el proyecto constructivo que en un principio preveía la construcción de dos subestaciones, una en Zugastietan y otra en Guernica, aunque finalmente solamente se montó esta última. La potencia de esta instalación, 2.500 kw., repartidos en dos grupos de 1.250 kw. cada uno, se consideraba suficiente para que pudieran ascender por el puerto de Autzagane composiciones formadas por un automotor y hasta siete remolques a la velocidad máxima de 30 km/h.<sup>180</sup>

La electrificación de la línea Amorebieta a Bermeo se realizó mediante catenaria tipo Renfe, soportada mediante 673 postes de hormigón armado, situados cada sesenta metros en recta y cada treinta en curva. La línea aérea disponía de un solo hilo de contacto de 107 milímetros cuadrados de sección y compensado mecánicamente, mientras que el feeder de alimentación, cuya sección era de 100 mm<sup>2</sup>, se montó junto al cable sustentador de 153 mm<sup>2</sup>.<sup>181</sup>

Inaugurada el 29 de mayo de 1973, las instalaciones originales de esta electrificación se mantuvieron en servicio hasta principios de los años noventa, fecha en que EuskoTren inició un programa de modernización en el que se mejoró la línea aérea al dotarla de doble hilo de contacto y compensación mecánica en ambos cables.

La única subestación de tracción se instaló en la estación de Guernica. En un principio se consideró la posibilidad de aprovechar dos rectificadores de vapor de mercurio fabricados por la General Eléctrica Española (Galindo-Vizcaya), en 1962 con destino a la modernización del ferrocarril de La Loma (Jaén), así como diversos equipos procedentes del Vasco-Navarro, pero finalmente fue dotada de dos modernos rectificadores de silicio suministrados por la General Eléctrica Española en 1973.

En el año 2001 la potencia de la línea se vio notablemente incrementada al instalar junto al astillero de Murueta una nueva subestación móvil dotada de un grupo ABB de 2.000 kilovatios, estando prevista su próxima sustitución por una instalación fija. Por su parte, y aunque fuera de la línea objeto de este trabajo, la subestación de Astepe, situada en el ferrocarril de Bilbao a San Sebastián

<sup>180</sup> Tren mota hori Gernikako azokaren egunetan edo hondartza garaian erabiltzen da, eta, normalean motore bat eta hiru atoi izaten zituen.

<sup>181</sup> Kable eusleak ez zuen konpentsazio mekanikorik.

<sup>180</sup> Este tipo de trenes solamente circularía con ocasión de importantes ferias en Guernica o en temporada de playas, considerándose como composición habitual la de un coche motor y tres remolques.

<sup>181</sup> El cable sustentador carecía de compensación mecánica.

FEVEK HIRUROGEITA HAMARREKO HAMARKADAN EGIN ZITUEN ELEKTRIFIKATZEK BAZUTEN EZAUGARRI KOMUN BAT, ORMIGOI ARMATUZKO ZUTABEEN ERABILERA KATENARIAREN ZUTABEETAN. PIXKANAKA-PIXKANAKA, HAIEN ORDEZ EUSKOTREN METALEZKO ZURSAREDUNAK JARTZEN ARI DA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA. CARACTERÍSTICA COMÚN A LAS ELECTRIFICACIONES REALIZADAS POR FEVE EN LOS AÑOS SETENTA ERA LA UTILIZACIÓN DE POSTES DE CATENARIA DE HORMIGÓN ARMADO. EUSKOTREN LOS ESTÁ SUSTITUYENDO PROGRESIVAMENTE POR OTROS DE CELOSÍA METÁLICA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



ko geltokitik hurbil) Bermeotiko trenaren elikadura ere indartzen duela, batez ere Autzagane igotzeko

en las proximidades de la estación de Amorebieta, también refuerza la alimentación del tren de Bermeo, principalmente en lo que respecta a la subida de la divisoria de Autzagane.

### Zornotza eta Bermeo arteko trenbideko azpi-estazioak

K.P.	Izena	Artezgailu kopurua	Unitate bakoitzaren potentzia	Eraikitzailea /urtea
14/600	Gernika	2	1.250 Kw.	GEE/1973
20/718	Murueta (mugikorra)	1	2.000 Kw.	ADTranz/1999

### Subestaciones del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

p.k.	Nombre	Nº rectificadores	Potencia de c/u	Constructor /año
14/600	Gernica	2	1.250 Kw.	GEE/1973
20/718	Murueta (móvil)	1	2.000 Kw.	ADTranz/1999



GERNIKAKO TRAKZIO AZPI-ESTAZIOKO GELTOKIA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
EDIFICIO DE LA SUBESTACIÓN DE TRACCIÓN DE GUERNICA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



MURUETAKO AZPI-ESTAZIO MUGIKORRA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
SUBESTACIÓN MÓVIL DE MURUETA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

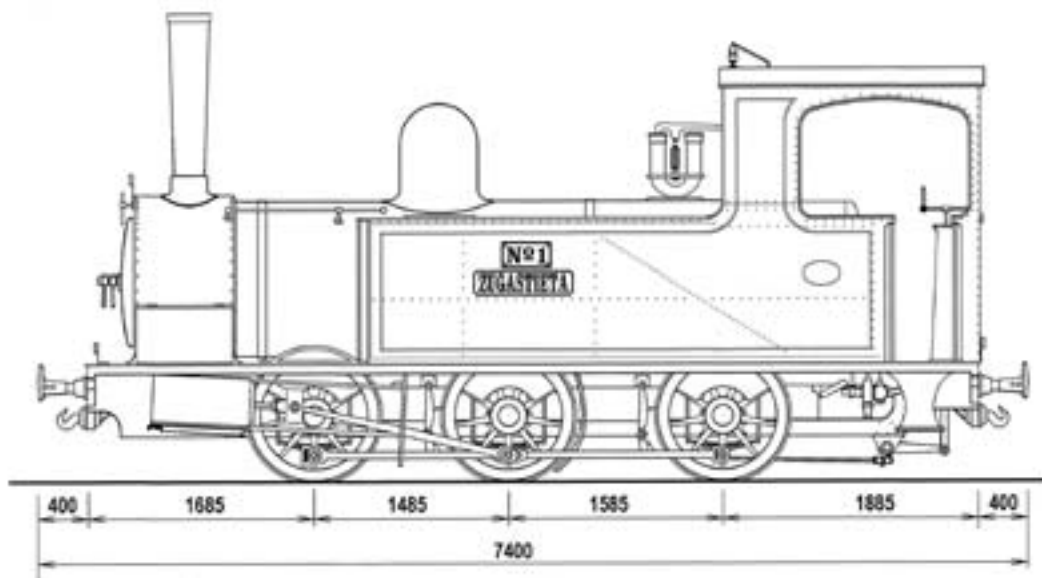


## Material Motorra

Inolako zalantzarik gabe, material motorra da tren guztien ezaugarri nagusia. Zornotza eta Bermeo arteko adarrari dagokionez, ohiko hiru trakzio-moduak erabili dira, hau da: lurruna, diesela eta elektrizitatea. Gainera, bertako trenbideetan mota askotako ibilgailuak ibili dira, hala linearenak propio zirenak, nola bestelako ustiapenetatik ekarritakoak. Hori dela medio, berau dugu Euskadiko trenbide estuko ibilgailu parkerik aberatsenetako bat.

### LEHENENGO LURRUN LOKOMOTORAK

Hasiera batean 1988an erositako hiru unitatek osatu zuten Gernika-Lumo eta Zornotza arteko Trenaren lurrun lokomotorak. Britainia Handiko Glasgow hirian zegoen Sharp Stewart Co. Ltd. enpresak fabrikatu zituen lokomotora horiek. Makina haiek hiru ardatz akoplatuak zituzten, kanpoko zilindroak eta barneko banaketa mekanismoa, eta 3.433, 3.434 eta 3.435 fabrika-zenbakiak, hurrenez hurren. Bestalde, elkarren segidako 1, 2 eta 3 zenbakidun matrikulak eta «Guernica y Luno», «Mugica» eta «Zugastieta» izenak jarri zizkieten.



## El material Motor

Sin lugar a dudas, el aspecto más característico de cualquier ferrocarril es el de su material motor. El de Amorebieta a Bermeo ha empleado los tres tipos de tracción habituales, vapor, diesel y eléctrica, viendo circular por sus vías gran variedad de vehículos, tanto propios de la línea como procedentes de otras explotaciones, hecho que convierte a su parque móvil en uno de los más ricos de la vía estrecha de Euskadi.

### LAS PRIMERAS LOCOMOTORAS DE VAPOR

El parque inicial de locomotoras de vapor del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno estaba compuesto por tres unidades suministradas en 1888 que fueron construidas en Gran Bretaña por la empresa Sharp Stewart Co. Ltd. de Glasgow. Máquinas de tres ejes acoplados, con cilindros exteriores y mecanismo de distribución interior, sus números de fabricación eran 3.433, 3.434 y 3.435 respectivamente, siendo matriculadas de forma correlativa del 1 al 3 y bautizadas como «Guernica y Luno», «Múgica» y «Zugastieta».

Ondorengo hauek ditugu unitate horien ezaugarri teknikorik garantzizkoenak:

### Zornotza eta Sukarrieta arteko Trena, 1, 2 eta 3 zenbakidun lokomotorak

Nork fabrikatuak	Sharp Stewart Co. Ltd. (Glasgow)
Noiz fabrikatuak	1888
Fabrika zenbakiak	3.433, 3.434 eta 3.435
Trenbide zabalera	1.000 mm
Errodajea	030T
Topeen arteko distantzia	7.350 milimetro
Muturreko ardatzen arteko distantzia	3.070 milimetro
Gurpil akoplatuen diametroa	940 milimetro
Pisua hutsik	18.000 kilogramo
Pisua zerbitzuan	22.000 kilogramo
Erregai edukiera	700 kilogramo
Ur edukiera	2.000 litro
Balazta sistema	Torlojuduna
Potentzia	40 zaldi-potentzia
<b>Sutegia</b>	
Luzera	1.330 milimetro
Zabalera	670 milimetro
Berotze-azala	4,38 metro karratu
<b>Galdara</b>	
Lurruna	Asea
Galdararen luzera osoa	3.988 milimetro
Gorputz zilindrikoaren luzera	1.499 milimetro
Diametroa	997 milimetro
Hodi kopurua	146
Hodien diametroa	42 milimetro
Hodien luzera	2.610 milimetro
Zeharkako kalefakzioaren azala	48,82 metro karratu
Tinbrea	12 kilogramo zentimetro karratuko
Edukiera	2.000 litro ur
<b>Zilindroak</b>	
Diametroa	330 milimetro
Ibilbitartea	508 milimetro
Banaketa	Laua

Las principales características técnicas de estas unidades eran las siguientes:

### Ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, locomotoras N° 1 a 3

Constructor	Sharp Stewart Co. Ltd. (Glasgow)
Año de construcción	1888
Número de construcción	3.433, 3.434 y 3.435
Ancho de vía	1.000 mm.
Rodaje	030T
Distancia entre topes	7.350 milímetros.
Distancia entre ejes extremos	3.070 milímetros
Diámetro de ruedas acopladas	940 milímetros.
Peso en vacío	18.000 kilogramos.
Peso en servicio	22.000 kilogramos.
Capacidad combustible	700 kilogramos.
Capacidad de agua	2.000 litros
Freno	Husillo
Potencia	40 caballos de vapor.
<b>Hogar</b>	
Longitud	1.330 milímetros.
Ancho	670 milímetros.
Superficie de caldeo	4,38 metros cuadrados
<b>Caldera</b>	
Vapor	Saturado
Longitud total de la caldera	3.988 milímetros.
Longitud del cuerpo cilíndrico	1.499 milímetros.
Diámetro	997 milímetros.
Número de tubos	146
Diámetro de los tubos	42 milímetros.
Longitud de los tubos	2.610 milímetros.
Superficie de calefacción indirecta	48,82 metros cuadrados.
Timbre	12 kilogramos por centímetro cuadrado
Capacidad	2.000 litros de agua
<b>Cilindros</b>	
Diámetro	330 milímetros.
Carrera	508 milímetros.
Distribución	Plana

Hiru lokomotora haiek Sukarrietako linearen zirkulazio guztiak ziurtatu zituzten 1914. urtera arte, urte horretan potentzia handiagoko makina bat abiarazi baitzen. Makina berri horrek trenerako lurrunezko berokuntza sistema eta hutsezko balazta automatiko ekipoak zituen, lokomotora zaharrak soilik bidaiari-tren bakar batzuekin aritu ziren ordutik aurrera.

Zornotza eta Bermeo arteko trenaren ustiapena Estatuaren esku gelditu zenetik (Explotación de Ferrocarriles por el Estado -EFE-), ohikoa zen lokomotorak elkartrukatzea erakunde horrek kudeatutako beste linea batzuekin. Adibidez, badakigu 1 zenbakidun lokomotora Gasteizen zegoela gerra zibila piztu zenean,<sup>182</sup> aldiz, 2 zenbakiduna kontserbazio-egoera txarrean zegoenez, eta konpon-tzera, Lutzana eta Mungia arteko trenaren tailerretara bidali zen, 1938ko abuztuaren 25ean Gernikara itzuliz. Ordurako Bizkaia Francoren armadaren eskuetan zegoen.

40ko hamarkadan, aurrerago ikusiko dugun bezala, Sukarrietako trenaren ibilgailu kopurua nabarmen handiagotu zen, beste linea batzuetako hainbat lokomotora ekarri baitziren. Dena den, jatorrizko makina txiki haiek lanean jarraitu zuten, baina «Zugastieta»

Estas tres locomotoras aseguraron la totalidad de las circulaciones de la línea de Pedernales hasta el año 1914, fecha en que la puesta en servicio de una máquina de mayor potencia, dotada de equipos de calefacción de vapor y de freno automático de vacío para el tren, las relegó de la mayor parte de los trenes de viajeros.

A partir de la integración del tren de Amorebieta a Bermeo en la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, fue común el intercambio de locomotoras con otras líneas gestionadas por este organismo. Por ejemplo, hay constancia de que la locomotora N° 1 se encontraba en Vitoria en el momento en que estalló la guerra civil,<sup>182</sup> mientras que debido a su mal estado de conservación, la N° 2 fue enviada a los talleres del ferrocarril de Luchana a Munguía, donde fue reparada, regresando a Guernica el 25 de agosto de 1938, cuando Vizcaya ya se encontraba en poder del ejército de Franco.

En los años cuarenta, tal y como se verá más adelante, el parque de material móvil del ferrocarril de Pedernales fue ampliamente reforzado con locomotoras procedentes de otras líneas. No obstante, las pequeñas máquinas originarias continuaron en activo, expe-



“ZUGASTIETA” ETA “GUERNICA Y LUNO” LOKOMOTORAK, GERNIKAKO GELTOKIAN BAZTERTURIK. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
LOCOMOTORAS “ZUGASTIETA” Y “GUERNICA Y LUNO”, APARTADAS EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JEREMY WISEMAN.

<sup>182</sup> Euzkadiko Bitarteko Jaurlaritzaz, Zornotza eta Gernika eta Sukarrieta arteko Trena, material motorraren azalpena.

<sup>182</sup> Gobierno Provisional de Euzkadi, Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, relación de material motor.



“ZUGASTIETA” LURRUN LOKOMOTORAREN ALBOKO IKUSPEGIA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
VISTA LATERAL DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR “ZUGASTIETA”. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



“ZUGASTIETA” LOKOMOTORA, URTE LUZEZ BAZTERTURIK EGON ONDOREN, BERRIRO ERE BIZITZARA ITZULI DA, TRENAREN EUSKAL MUSEOAN. BERAN, ALDIAN BEHIN, ZERBITZUAK ESKAINTZEN DITU, AZPEITIA ETA LASAO ARTEKO LINEAN. ARGAZKIA, M<sup>TM</sup> MERCEDES GARCÍA FERNÁNDEZ.  
LA LOCOMOTORA “ZUGASTIETA” TRAS LARGOS AÑOS DE ABANDONO, HA VUELTO A LA VIDA EN EL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL, DONDE OCASIONALMENTE REALIZA SERVICIOS EN LA LÍNEA DE AZPEITIA A LASAO. FOTO, M<sup>a</sup> MERCEDES GARCÍA FERNÁNDEZ.

makinan konponketa lan handiak egin ziren 1947an eta 1953an. Bestalde, «Guernica y Luno» makina Muruetako ontziolan berre-raiki zuten 1950ean.

40ko hamarkadaren buruan «Mugica» lokomotorari baja eman zioten behin-betiko, eta 1953an «Guernica y Luno» izeneko zerbitzutik kanpo geratu zen. Bi makina horiek 1960an eta 1966an deuseztatu zituzten, hurrenez hurren. Beste alde batetik, «Zugastietia» makinak patu hobea izan zuen, eta Bermeorako linearen luzapen obretan erabiltzen ziren tren askotako buru izan zen. Geroago alboratuta geratu zen Gernikako geltokian, harik eta 1962an Bilboko Etxetxo plazan zeuden tailerretara eraman zuten arte, han behar bezala txukundu zezaten. Izan ere, Bizkaiko trenaren mendeurrena betetzen zela eta, ospakizun-erakusketa antolatu zuten, eta gure makina bertan ikusgai egotea nahi zuten. Horregatik, hiribildurako trena inauguratu zuen lokomotora gisa aurkeztu nahi zutenez, 1 zenbakidun matrikula jarri zioten, aurrekoaren orde.

Behin erakusketa hura amaitu eta gero, «Zugastietia» makina Gernikara itzuli eta alboratuta geratu zen berriro ere. 1973an Durangoko geltokira eraman zuten, eta pixkanaka-pixkanaka hondatuz joan zen, harik eta 1992an Trenaren Euskal Museoak behin-betiko babestu zuen arte. Hiru urte pasa eta gero erakunde horrek lokomotora hori zaharberritzeari ekin zion. Gaur egun European «Zugastietia» dugu XIX. mendean fabrikatutako eta martxan dagoen lurrun lokomotora gutxienetako bat, eta noizean behin tren berezien buru izaten da, Azpeitian dagoen Museoaren egoitzaren eta Lasako geltokiaren arteko ibilbidea egiten duten lurrun trenetan, hain zuzen ere.

## «GANDARIAS» LOKOMOTORA

Bidaiarien garraioan gertatutako etengabeko handiagotzea ikusirik, eta zerbitzuaren kalitatea hobetzeko asmoz, 1913an Ferrocarril de Amorebieta a Gernica y Luno y Pedernales izenekoak lurrun lokomotora berri bat erostea erabaki zuen, potentzia handiagokoa eta azkarragoa. Lokomotora horrek, gainera, lurrunezko berokuntza sistema eta hutsezko balazta automatikoz hornitutako beharrezko ekipoak zeuzkan, bai eta garai hartan erositako bidaiari koitxe berriek izan ohi zituzten sistema guztiak ere.

Makina berriaren eskaria Berlingo A. Borsig etxe ospetsu alemaniarrari egin zitzaion. 8.798 fabrika zenbakidun lokomotora hark, aurrekoek bezalaxe, hiru ardatz akoplatu zeuzkan, eta 4 zenbakia-rekin matrikulatu zuten. Konpainia ustiatzailearen kudeatzaile na-

rimentando la «Zugastietia» grandes reparaciones en 1947 y en 1953. Por su parte, la «Guernica y Luno» fue reconstruida en 1950 en los Astilleros de Murueta.

A finales de los años cuarenta la locomotora «Múgica» ya había sido definitivamente dada de baja, mientras que la «Guernica y Luno» fue retirada del servicio en 1953. Ambas fueron desguazadas en 1960 y 1966 respectivamente. Por su parte, la «Zugastietia» corrió mejor suerte, ya que encabezó buena parte de los trenes de trabajos en las obras de prolongación de la línea a Bermeo. Posteriormente quedó apartada en la estación de Guernica hasta que en 1962 fue remitida a los talleres de La Casilla para su adecentamiento, ya que iba a ser expuesta en Bilbao con ocasión de una exposición conmemorativa del centenario del ferrocarril en Vizcaya. Con este motivo, y dado que se pretendía presentar a esta máquina como la que inauguró el ferrocarril a la villa foral, se procedió a su reenumeración, pasando a matricularse como N° 1.

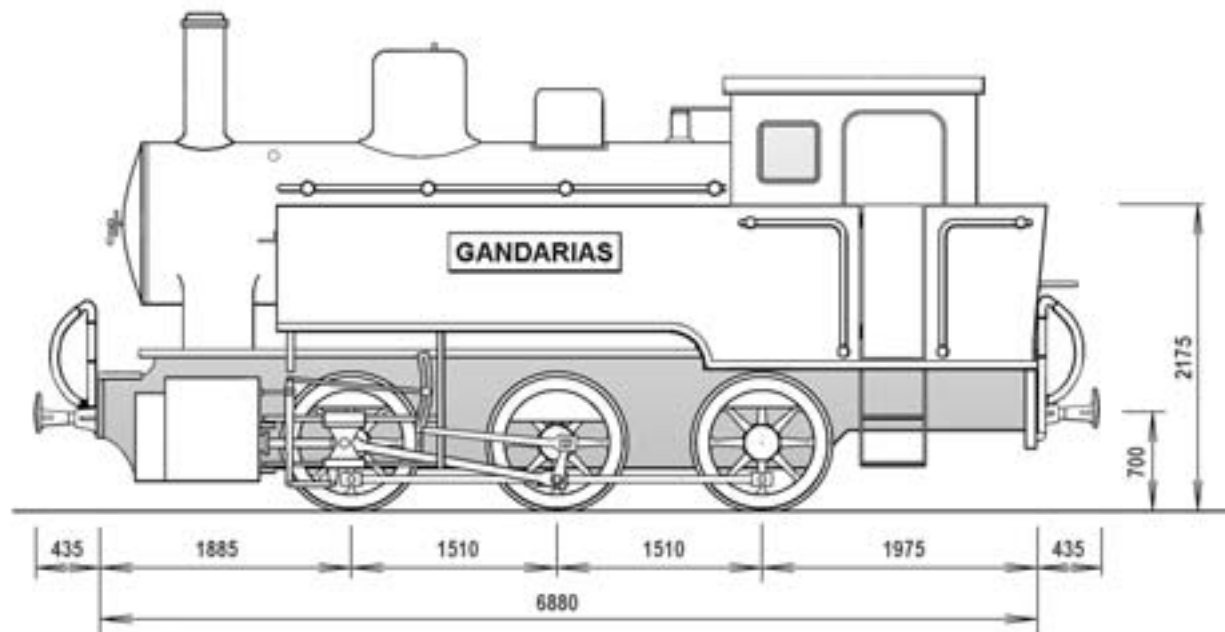
Finalizada la exposición, la «Zugastietia» retornó a Guernica, donde quedó nuevamente apartada. En 1973 fue enviada a la estación de Durango, donde fue deteriorándose progresivamente hasta que en 1992 fue definitivamente preservada por el Museo Vasco del Ferrocarril, institución que tres años más tarde procedió a su restauración integral. En la actualidad, la «Zugastietia» es una de las pocas locomotoras de vapor construidas en el siglo XIX operativas en Europa, circulando ocasionalmente entre la sede del Museo en Azpeitia (Guipúzcoa) y la estación de Lasao en cabeza de trenes especiales.

## LA «GANDARIAS»

Debido al progresivo incremento del tráfico de viajeros, y con el fin de mejorar la calidad del servicio, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales optó en 1913 por adquirir una nueva locomotora de vapor, de mayor potencia y velocidad, dotada además de los equipos necesarios para el suministro de calefacción de vapor y de freno automático de vacío, sistemas con los que también contaban los nuevos coches de viajeros comprados en esta misma época.

El encargo de la nueva máquina recayó en la reputada casa alemana A. Borsig de Berlín. Con el número de fábrica 8.798, esta locomotora, que al igual que sus antecesoras era de tres ejes acoplados, fue matriculada con el N° 4 y bautizada con el nombre «Ganda-

“GANDARIAS” LURRUN  
 LOKOMOTORAREN ESKEMA. PEDRO  
 PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
 ESQUEMA DE LA LOCOMOTORA DE  
 VAPOR “GANDARIAS”. DIBUJO DE  
 PEDRO PINTANDO QUINTANA.



“GANDARIAS” LOKOMOTORA GERNIKAKO  
 GELTOKIAN SARTZEN, TREN BATEN BURUAN.  
 GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN  
 ARTXIBATEGIA.  
 LA “GANDARIAS” EFECTÚA ENTRADA EN  
 LA ESTACIÓN DE GUERNICA A LA CABEZA  
 DE UN TREN. ARCHIVO GERNIKAZARRA  
 HISTORIA TALDEA.

gusien omenez, «Gandarias» izena jarri zioten. Entrega 1914ko otsailaren 24an burutu zen.<sup>183</sup>

Bazituen kanpoko zilindroak eta banaketa, lurrun asedun lokomotora zen, eta bidaiarientzako trenak atoiari eraman ohi zituen lokomotora bat baino maniobra-makina baten antza handiagoa zuen. Ondorengo hauek ditugu lokomotora haren ezaugarri teknikoak:

#### Zornotza eta Sukarrieta arteko Trena, «Gandarias» 4 zenbakidun lokomotora

Nork fabrikatua	A. Borsig (Berlin)
Noiz fabrikatua	1914
Fabrika zenbakia	8.798
Trenbide zabalera	1.000 milimetro
Errodajea	030T
Topeen arteko distantzia	7.750 milimetro
Muturreko ardatzen arteko distantzia	3.100 milimetro
Gurpil akoplatuen diametroa	1.000 milimetro
Pisua hutsik	23.000 kilogramo
Pisua zerbitzuan	28.000 kilogramo
Erregai edukiera	1.500 kilogramo
Ur edukiera	2.500 litro
Balazta sistema	Hutsezko automatikoa eta torlojuduna
Abiadura maximoa	40 kilometro orduko
<b>Sutegia</b>	
Luzera	1.180 milimetro
Zabalera	855 milimetro
Berotze azala	5,49 metro karratu
<b>Galdara</b>	
Lurruna	Asea
Galdararen luzera osoa	3.775 milimetro
Gorputz zilindrikoaren luzera	2.650 milimetro
Diametroa	1.102 milimetro
Hodi-kopurua	134
Hodien diametroa	46 milimetro
Hodien luzera	2.650 milimetro
Zeharkako kalefakzioaren azala	50,71 metro karratu
Timbrea	12 kilogramo zentimetro karratuko
<b>Zilindroak</b>	
Diametroa	360 milimetro
Ibil-bitartea	500 milimetro
Banaketa	Zilindrikoa

<sup>183</sup> Dietrich Kutschik, *Lokomotiven von Borsig*, 330. orr.

rias», en homenaje a los principales gestores de la compañía explotadora. Fue entregada el 24 de febrero de 1914.<sup>183</sup>

Dotada de cilindros y distribución exteriores, era una locomotora de vapor saturado cuyo aspecto más se correspondía al de una máquina de maniobras que a la de una destinada a remolcar trenes de viajeros. Sus características técnicas eran las siguientes:

#### Ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, locomotora N° 4 «Gandarias»

Constructor	A. Borsig (Berlín)
Año de construcción	1914
Número de construcción	8.798
Ancho de vía	1.000 milímetros.
Rodaje	030T
Distancia entre topes	7.750 milímetros.
Distancia entre ejes extremos	3.100 milímetros.
Diámetro de ruedas acopladas	1.000 milímetros.
Peso en vacío	23.000 Kilogramos.
Peso en servicio	28.000 Kilogramos.
Capacidad combustible	1.500 Kilogramos.
Capacidad de agua	2.500 litros
Freno	Automático de vacío y husillo
Velocidad máxima	40 Kilómetros por hora.
<b>Hogar</b>	
Longitud	1.180 milímetros.
Ancho	855 milímetros.
Superficie de caldeo	5,49 metros cuadrados.
<b>Caldera</b>	
Vapor	Saturado
Longitud total de la caldera	3.775 milímetros.
Longitud del cuerpo cilíndrico	2.650 milímetros.
Diámetro	1.102 milímetros.
Número de tubos	134
Diámetro de los tubos	46 milímetros.
Longitud de los tubos	2.650 milímetros.
Superficie de calefacción indirecta	50,71 metros cuadrados.
Timbre	12 kilogramos por centímetro cuadrado.
<b>Cilindros</b>	
Diámetro	360 milímetros.
Carrera	500 milímetros.
Distribución	Cilíndrica

<sup>183</sup> Dietrich Kutschik, *Lokomotiven von Borsig*, p. 330.

Bidaiarientzako tren gehien titular ukazina izan zen lokomotora hori, baina gehiegi erabili izanenez, behar baino lehenago zahartu zen. Euzkadiko Bitarteko Jaurlaritzak (Euskadiko behin-behineko gobernuak) burututako txostenean erabat erabilgaitza zela adierazten zen, eta gerraostean azaleko konponketa egin bazioten ere, galdaran sortutako zenbait arazo zirela medio, 1945ean zerbitzuz kanpo utzi zuten berriro ere. Nahiz eta hasierako asmoa ekipo hura berregitea izan, behin desmuntatu eta gero bere horretan gelditu zen. Lokomotoraren xasisa alboratuta utzi zen Gernikan eta geroago Zugaztietan, eta azkenez, 1970ean, deuseztatu egin zuten.

Titular indiscutible de la mayor parte de los trenes de viajeros, esta locomotora sufrió un envejecimiento prematuro debido a su intensiva utilización. El informe realizado por el Gobierno Provisional de Euzkadi declaraba que se encontraba totalmente inútil, y a pesar de que fue someramente reparada tras la guerra, en 1945 estaba nuevamente fuera de servicio por problemas en su caldera. Aunque este equipo se desmontó para su reconstrucción, finalmente no se completó la operación, por lo que el chasis de la locomotora quedó apartado, primero en Guernica y posteriormente en Zugastieta, hasta que fue definitivamente desguazado en 1970.



GANDARIAS LOKOMOTORAK ISTRIPUA  
IZAN ZUEN LINEAKO ANTZINAKO  
LOKOMOTORA BATEKIN, 1924AN.  
GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN  
ARTXIBATEGIA.  
LA GANDARIAS SE VIO IMPLICADA EN  
UNA COLISIÓN CON UNA DE LAS  
PRIMITIVAS LOKOMOTORAS DE LA LÍNEA  
EN 1924. ARCHIVO GERNIKAZARRA  
HISTORIA TALDEA.



## IKATZAREN ARAZOA

Euskal Herriko trenbide estuko tren gehienen antzera, Zornotza eta Sukarrieta artekoak Britainia Handitik ekarritako ikatzak erabili ohi zituen, izan ere, ikatz haiek oso estimatuak ziren, kalitate handikoak, bero-ahalmen altukoak eta zepa-maila txikikoak baitziren, eta euren prezio altuagoa soberan konpentsatuta geratzen zen. Baina lehen mundu gerrak erabat aldatu zuen egoera hura, Alemaniako itsaspekoen jarduerak itsas merkataritza geldiarazi baitzuen britainiar uharteetan, eta horregatik ikatz estimatu hura erosten zuten ohiko bezeroak merkatu nazionalera zuzendu behar izan ziren nahitaez. Hala ere, estatuko meatzaritza ez zegoen behar bezala prestaturik, eta ezin izan zion erantzun bezero kopuruaren bat-bateko areagotze hari. Horrek eskaintzaren eta eskariaren arteko orekaren etena eta ondoriozko prezioen eskalada eragin zuen. Adibide modura nahikoa da adieraztea 1913an Ingalaterrako harrikatzen tona metrikoko 28 pezeta balio zuela, aldiz Leonekoak, meatzean bertan erositak, 18,6 pezeta. 1918an, ia ez zegoen erregai britainiarrik merkatuan, eta penintsulako portuetara iristea lortzen zuten sorta bakanak tona metrikoko 250 pezeta baino gehiagotan saltzen zituzten. Estatuko ikatzari zegokionez, tona metrikoko 60 pezeta inguru balio zuen.

Erregaiaren prezio igoera eta kalitate jaitsiera ez ziren arazo bakarrik, merkatuan zegoen eskasia agerikoa zen eta. Horregatik eta ikatz gabezia handia zegoela ikusirik, Ferrocarril de Amorebieta a Gernica y Luno y Pedernales izenekoak, estatuko tren-enpresa gehienek bezalaxe, bertan behera utzi behar izan zuen hainbat tren zerbitzu, eta gainera, lokomotoren galdaratan egurra erretzen hasi behar izan zuten.

Behin gerra hura amaitu eta gero, ikatz horniduraren egoera bere onera itzuli zen, eta jatorrizko britainiarra zuen ikatzaren kontsumoa ohizkoa izan zen berriro ere 1926. urtera arte. Urte hartatik aurrera Zornotza eta Sukarrieta arteko trenaren lokomotoren galdaratan estatuko meatzetatik ateratako ikatza kontsumitzeari ekin zitzaion berriro ere, horixe baitzen, hain zuzen, Trenbidearen Estatutu berriaren barnean kide gisa onartua izan zedin, estatuak enpresari eskatutako eta nahitaez bete beharreko baldintzetako bat.

Gerra zibilaren ondoren, Europa bigarren mundu gerran sartuta zegoen, eta berriro agertu zen erregai eskasaldi larria. Egoera hark 40ko hamarkadaren amaierara arte iraun zuen. Horrela, 1947ko martxoaren 1ean, linearen ingeniari arduraduna zen Narciso Buesak telegrafoaren bidez komunikatu bat bidali zion “Explotación

## EL PROBLEMA DEL CARBÓN

Al igual que la mayor parte de los ferrocarriles de vía estrecha del País Vasco, el de Amorebieta a Pedernales utilizaba habitualmente carbones procedentes de Gran Bretaña, los cuales eran muy apreciados debido a su gran calidad, elevado poder calorífico y bajo nivel de escorias, lo que compensaba con creces su mayor precio. El inicio de la primera guerra mundial modificó por completo la situación, ya que la actividad de los submarinos alemanes llegó a paralizar el comercio marítimo con las islas británicas, obligando a los tradicionales clientes de su apreciado carbón a dirigirse al mercado nacional. Sin embargo, la minería estatal no estaba preparada para hacer frente al repentino incremento de la cartera de clientes, lo que supuso la ruptura del equilibrio entre la oferta y la demanda y la consiguiente escalada de precios. Como ejemplo es suficiente señalar que en 1913 la hulla inglesa costaba 28 ptas./Tm., mientras que la leonesa, a pie de mina, tenía un precio de 18,6.- ptas. En 1918, el combustible británico casi había desaparecido del mercado y las escasas partidas que lograban llegar a los puertos de la península alcanzaban un precio superior a las 250.- ptas./Tm., mientras que el mineral de origen nacional tenía un coste próximo a las 60.- ptas./Tm.

Pero el problema no se encontraba únicamente en el encarecimiento del combustible y su menor calidad, sino en su manifiesta escasez en el mercado, por lo que la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, al igual que la mayor parte de las empresas ferroviarias del Estado, se vio en la obligación de suprimir algunos trenes por falta de carbón e incluso tuvo que recurrir a la quema de leña en las calderas de sus locomotoras.

Finalizado el conflicto bélico, la situación del suministro de carbón quedó normalizada, volviendo a consumir de manera habitual el de procedencia británica hasta el año 1926. A partir de esta fecha las calderas de las locomotoras del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales volvieron a consumir carbón de origen nacional, ya que ésta era una de las condiciones exigidas por el Estado para admitir a la empresa en el seno del nuevo Estatuto Ferroviario.

Tras la guerra civil, y con Europa inmersa en la segunda guerra mundial, volvió a vivirse un nuevo periodo de grave escasez de combustible, situación que se prolongó hasta bien avanzados los años cuarenta. Así, el 1 de marzo de 1947 el ingeniero responsable de la línea, Narciso Buesa, telegrafiaba a la jefatura de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado en Madrid anunciando que las

de Ferrocarriles por el Estado” izeneko konpainiaren buruzagitzari Madrilén. Jakinarazpen horretan geratzen ziren ikatz erreserbek hiru egunetarako zerbitzua besterik ez zutela bermatzen adierazten zen. Gainera, baldin eta berehalako ikatz sortarik jasotzen ez bazuten, halaberrez martxoaren 4an tren zerbitzu guztiak bertan behera utzi beharko zituztela aipatzen zuten. Dena den, azken unean nolabaiteko irtenbidea bilatu zioten egoera larri hari, eta hilarren 3an Leoneko harrikatzez beteriko bagoi bat heldu zen Gernikara, hala ere, apirilaren hasieran berriz ere arazo berbera izan zuten, eta horregatik hil horren 2tik aurrera lokomotorek egurra errez zirkulatu behar izan zuten, beti ikatz briketaz beteriko bagoiaren baten zain.

reservas de carbón únicamente garantizaban poder mantener el servicio durante tres días. De no recibir de inmediato alguna partida, el día 4 de marzo se verían en la obligación de paralizar la circulación de trenes. La situación se solucionó en el último momento, al llegar a Guernica el día 3 un vagón cargado de hulla leonesa, sin embargo, el problema volvió a reproducirse a principios de abril, por lo que el día 2 de este mes las locomotoras se vieron obligadas a funcionar quemando leña a la espera de la recepción de un vagón de briquetas.



12 ZENBAKIKO LOKOMOTORA  
ZORNOTZAKO GELTOKIAN. IKATZ  
BRIKETEZ GAINEZKA DAGOEN TENDERRA  
IKUSTEN DA. ARGAZKIA, L. G. MARSHALL.  
LOCOMOTORA N° 12 EN LA ESTACIÓN DE  
AMOREBIETA. SE APRECIA EL TÉNDER  
REBOSANTE DE BRIQUETAS DE CARBÓN.  
FOTO, L. G. MARSHALL.

## VASCO-NAVARRO TRENAREN LOKOMOTORAK

Behin linearen konfiskazioa gertatutakoan, Sukarrietako trenaren lokomotora parke txikia indartzea izan zen “Explotación de Ferrocarriles por el Estado” konpainiaren hasierako arduratako bat. Izan ere, trenak urte askotan gehiegizko ustiapena jasan eta mantentze urria izan zuen, eta egoera kaskar samarrean zegoen. Hala eta guztiz ere, Ibaizabal ibaiaren gaineko zubiaren kontserbazio egoera eskasa zela eta, pisu handiko lokomotorek ezin zuten bertatik igaro. Hortaz, hasiera batean, zaharren antzeko ezaugarriak zituzten zenbait makina arin ekarri zituzten.

Sukarrieta trenaren motor parkea indartzeko asmoz, lehenbizi Vasco-Navarro trenaren 2 eta 4 zenbakidun lokomotorak ekarri zituzten, «Laurak Bat» eta «Vitoria» izenekoak, hurrenez hurren. 1887an linea horren lehengo emakidadunak Falcon etxe britainiarrean erositako lau makinetak bi ziren unitate haiek.<sup>184</sup> Baina bi unitateak oso kontserbazio egoera txarrean zeuden, eta, gainera, erregai zein lubrifikatzaile gehiegi kontsumitzen zuten, eta, ardatz-arte luzeagokoak zituztenez, ez ziren sartzen erabiltzen ziren plaka birakari estu haietan. Gerra amaitu ondoren, berehala itzuli zitzaion «Laurak Bat» lokomotora bere jatorrizko lineari, eta beste horrenbeste gertatu zen «Vitoria» makinarekin 1945ean.

Bestelako modelo batekoa, baina hori ere hiru ardatz akoplaturekin, 5 zenbakidun lokomotora, «Mondragon» izenekoak izan zen. Vasco-Navarro trenaren lokomotoren parkean ekarri zuten, eta Bermeorako luzapen lanetan hartu zuen parte. Makina hori Manning Wardle & Co enpresa britainiarrak fabrikatu zuen 1889an, 1.129 fabrika-zenbakiarekin, 1955eko irailaren 1ean itzuli zuten lokomotora bere jatorrizko lineara.

Gerra zibilaren ostean, Ibaizabal ibaiaren gaineko zubia berreraiki zutenez geroztik, pisuaren inguruko eragozpenak desagertu egin ziren. Horregatik, Explotación de Ferrocarriles por el Estado konpainiak Sukarrietako tren linea indartzeko aukera izan zuen, eta Vasco-Navarro trenaren ibilgailu parkeko hainbat lurrin lokomotora ekarri zituen, tamaina zein potentzia handiagokoak, jatorrizko linea elektrifikatu ondoren soberan zeudenak. Zehatzago esanez, 1922 eta 1928 bitartean Bartzelonako Maquinista Terrestre y Marítima enpresak sorta batean fabrikatutako zazpi makina ziren, eta 141etik 145era eta 390-391 fabrika zenbakiak eta 11tik 17ra arteko zenbaki matrikulak zituzten.<sup>185</sup>

## LAS LOCOMOTORAS DEL VASCO-NAVARRO

Una vez incautada la línea, una de las primeras preocupaciones de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado fue la de reforzar el pequeño parque motor del tren de Pedernales, muy deteriorado tras largos años de sobreexplotación y escaso mantenimiento. Sin embargo, debido al deficiente estado de conservación del puente sobre el Ibaizábal no era posible admitir el paso de locomotoras pesadas, por lo que en un primer momento se recurrió a máquinas ligeras de características similares a las ya existentes.

Las primeras locomotoras que reforzaron el parque motor del tren de Pedernales fueron las número 2, «Laurak Bat», y 4, «Vitoria», del ferrocarril Vasco-Navarro, unidades pertenecientes a un lote de cuatro máquinas adquiridas por el antiguo concesionario de esta línea en 1887 a la casa británica Falcon.<sup>184</sup> Sin embargo, el estado de conservación de ambas unidades era muy deficiente, acusando por ello un elevado consumo de combustible y lubricantes, mientras que como consecuencia de su mayor empuje, no cabían en las pequeñas placas giratorias disponibles. Finalizada la guerra la «Laurak Bat» fue devuelta de inmediato a su línea originaria, sucediendo lo propio con la «Vitoria» en 1945.

De un modelo diferente a las dos anteriores, pero también de tres ejes acoplados era la locomotora número 5 «Modragón». Perteneciente al parque de locomotoras del ferrocarril Vasco-Navarro participó en las obras de prolongación a Bermeo. Esta máquina, construida por la empresa británica Manning Wardle & Co en 1889 con el número de fábrica 1.129, fue devuelta a su línea originaria el 1 de septiembre de 1955.

A partir de la reconstrucción del puente sobre el Ibaizábal tras la guerra civil, desaparecieron las limitaciones de peso existentes, por lo que la Explotación de Ferrocarriles por el Estado pudo reforzar el tren de Pedernales con locomotoras de vapor de mayor envergadura y potencia, también procedentes del ferrocarril Vasco-Navarro, excedentes tras la electrificación de su línea originaria. Se trataba en concreto de un lote de siete máquinas construidas en Barcelona por la Maquinista Terrestre y Marítima entre 1922 y 1928, con los números de fábrica 141 a 145 y 390-391, matriculadas del número 11 al 17.<sup>185</sup>

<sup>184</sup> Lokomotora horiei buruz gehiago jakiteko: Juanjo Olaizola, *Vasco-Navarro Trena* 177. orr.

<sup>185</sup> Lokomotora horiei buruz gehiago jakiteko: Juanjo Olaizola, *Vasco-Navarro Trena*, 120. eta 121. orr.

<sup>184</sup> Sobre estas locomotoras ver Juanjo Olaizola, *El ferrocarril Vasco-Navarro*, p. 177.

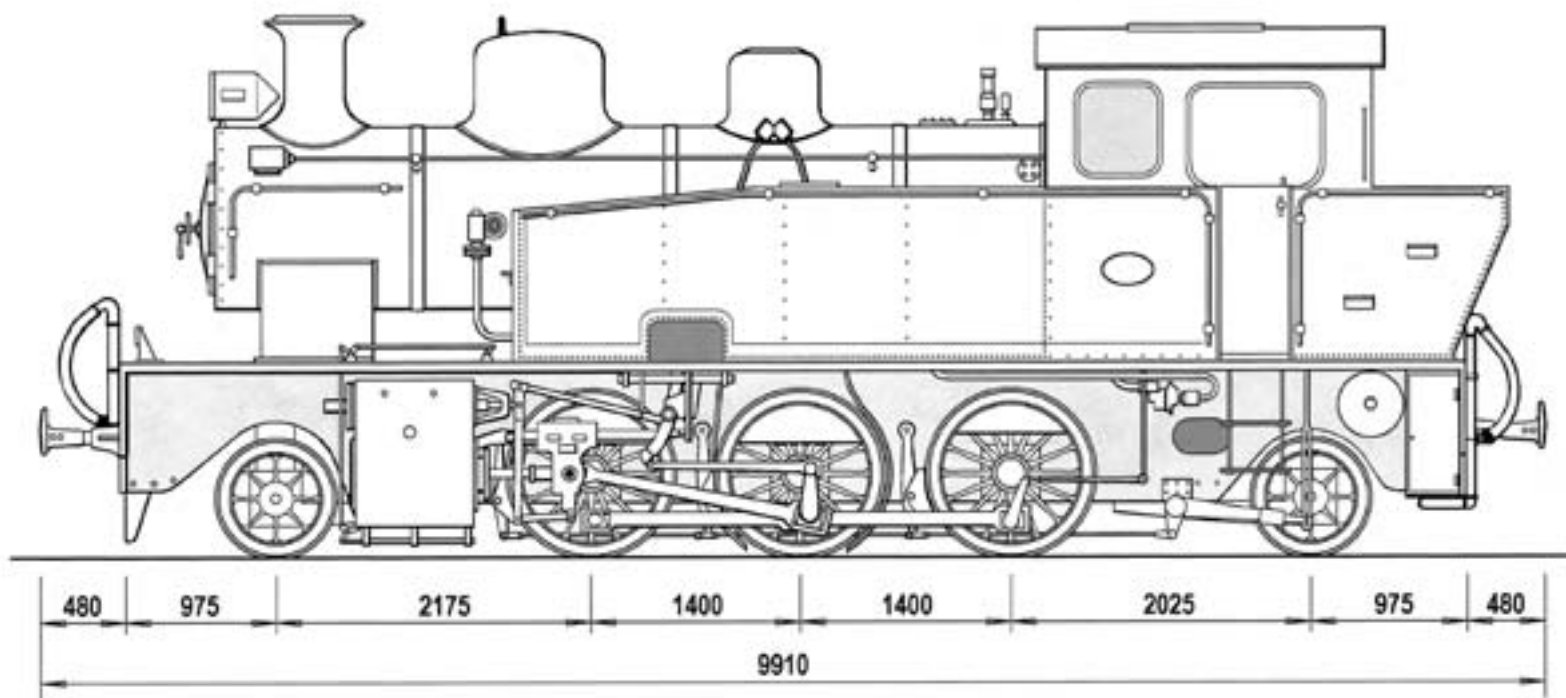
<sup>185</sup> Sobre estas locomotoras ver Juanjo Olaizola, *El ferrocarril Vasco-Navarro*, pp. 120-121.

Zerbitzuaren gorabeherak beharturik, Explotación de Ferrocarriles por el Estado konpainiak jatorrizko trenaren (Zornotza - Sukarrieta) eta Castro - Traslaviña trenaren arteko lokomotora trukeak maiztasun handiz egin zituen, nekez egiazta dezakegu zein izan zen zazpi makina haien presentzia zehatza linea honetan. Dena dela, gure esku daukagun dokumentazioari esker,<sup>186</sup> 13 zenbakiduna izan ezik, sorta hartako makina guztien presentzia baiezta dezakegu aldi luze zein laburretan.

Jarraian agertzen zaigu Maquinista Terrestre y Marítima enpresak Vasco-Navarro trenarentzat fabrikatutako lokomotoren eboluzioa Zornotza eta Sukarrieta arteko linean:

El intercambio de estas locomotoras, según las necesidades del servicio de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, entre su ferrocarril originario, el de Amorebieta a Pedernales y el de Castro-Traslaviña fue constante, por lo que resulta sumamente difícil confirmar la presencia exacta de cada una de ellas en la línea objeto de este trabajo. No obstante, gracias a la documentación disponible<sup>186</sup> es posible constatar la presencia, durante periodos más o menos prolongados, de todas las máquinas de esta serie, salvo la número 13.

La evolución de las locomotoras construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima para el ferrocarril Vasco-Navarro en la línea de Amorebieta a Pedernales fue la siguiente:



VASCO-NAVARROAREN 11 TIK 17 RA ARTEKO SERIEEN LURRUN LOKOMOTOREN ESHEMA. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR DE LA SERIE 11 A 17 DEL VASCO-NAVARRO. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

<sup>186</sup> Javier José García Sánchez jaunak adikortasunez emandako dokumentazioa.

<sup>186</sup> Documentación amablemente facilitada por Javier José García Sánchez.

## 11 zenbakidun Lokomotora

Makina hori 1938ko ekainaren 16an iritsi zen lehenengo aldiz Sukarrieta lineara, eta bertan zirkulatu zuen 1940ko abenduaren 12ra arte, egun Gasteizera eraman baitzuten konpontzera. 1944ko maiatzaren 1ean Gernikara ekarri zuten berriro ere, eta Sukarrietako linean aritu zen 1948ko apirilaren 12ra arte. Egundorretan Vasco-Navarro trenari itzuli zitzaion.

Bermeorako linearen luzapena zela eta, 11 zenbakidun lokomotora berriro eraman zuten Gernikara, eta bertan aritu izan zen, mota guztietako trenak atoiar eramanen 1965. urtearen amaierara arte. Ondoren alboratu egin zuten hiribilduko tailerretan, eta azkenean, 1973ko martxoaren 8an, Gipuzkoako Oñatiko udalari eman zioten, monumentu gisa jar zezan tren geltoki zaharraren ondoan.<sup>187</sup> Geroztik lokomotora hori herri horretako tren historiaren zati bilakatu da, 1986 eta 1990en bitartean izan ezik, garai horretan Ferrocarriles Vascongados enpresan jatorria zuen beste makina batek ordezkatu baitzuen.<sup>188</sup>

## 12 zenbakidun Lokomotora

Hori dugu Sukarrietako lineara ekarri zuten mota horretako lehenengo lokomotora. 1938ko maiatzaren 25ean iritsi zen Gernikara, Ibaizabal ibaiaren gaineko zubi konpondu berriaren gainean karga frogak egin zitzaion. 1940ko irailaren 12an Gasteizera eraman zuten berriro, eta handik Errioxako Calahorra eta Arnedillo arteko trenara pasa zen.

1945ean Sukarrietako lineara ekarri zuten berriro ere, eta urtebete beranduago altxatu eta Gernikako tailerretara eraman zuten konpontzeko. 1947ko maiatzaren 10ean konpontzera eraman zuten Gasteizera, eta 1948ko otsailaren 27an ekarri zuten bueltan. Geroztik, 12 zenbakidun lokomotorak erregulartasunez eskaini zuten zerbitzua Sukarrietako trenan 1959ko uztailearen 8ra arte. Egundorretan bere jatorrizko trenari itzuli zioten berriro ere.

1961eko apirilaren 26an 12 zenbakidun lokomotora berriro itzuli zen Zornotza – Bermeo lineara, baina linea horretako diesel lokomotora kopuru handia zela eta, ia ez zuten berriro zirkulatu. 1966ko abenduaren 31rako zerbitzutik kanpo zegoen, eta azkenean, Gernikan deuseztatu zuten 1970ean.

<sup>187</sup> Hain zuzen ere, 11 zenbakidunak Vasco-Navarro trenaren Oñati eta San Prudentzio arteko adarreko inaugurazio trena atoiar eraman zuten.

<sup>188</sup> Zehazki «Aurrera» izeneko 104 zenbakiduna, gaur egun zorionez konponduta eta zerbitzuan Trenaren Euskal Museon.

## Lokomotora N° 11

Esta máquina llegó por primera vez a la línea de Pedernales el 16 de junio de 1938, permaneciendo en la misma hasta el 12 de diciembre de 1940, cuando fue enviada a reparar a Vitoria. El 1 de mayo de 1944 regresó nuevamente a Guernica, trabajando en el ferrocarril de Pedernales hasta el 12 de abril de 1948, fecha en que nuevamente fue devuelta al Vasco-Navarro.

Con motivo de la prolongación de la línea a Bermeo, la número 11 regresó a Guernica, remolcando todo tipo de trenes hasta finales de 1965. Posteriormente quedó apartada en los talleres de esta localidad hasta que el 8 de marzo de 1973 fue entregada al ayuntamiento de Oñate (Guipúzcoa) para su instalación como monumento junto a la vieja estación de ferrocarril.<sup>187</sup> Desde esa fecha, y excepto entre 1986 y 1990 en que fue sustituida por otra máquina originaria de los Ferrocarriles Vascongados,<sup>188</sup> esta locomotora permanece expuesta en recuerdo al pasado ferroviario de la localidad.

## Lokomotora N° 12

Primera locomotora de este tipo en ser enviada a la línea de Pedernales, llegó a Guernica el 25 de mayo de 1938, para participar en las pruebas de carga del recién reparado puente sobre el Ibaizabal. Regresó a Vitoria el 12 de septiembre de 1940 para desde ahí ser remitida al ferrocarril riojano de Calahorra a Arnedillo.

En 1945 retornó a la línea de Pedernales, siendo un año más tarde objeto de un levante para su reparación en los talleres de Guernica. El 10 de mayo de 1947 fue enviada a reparar a Vitoria, para regresar el 27 de febrero de 1948. Desde esta fecha, la locomotora número 12 prestó servicio de forma regular en el tren de Pedernales hasta el 8 de julio de 1959, fecha en que nuevamente fue remitida a su ferrocarril originario.

El 26 de abril de 1961 la locomotora número 12 regresó nuevamente a la línea de Amorebieta a Bermeo, aunque dada la importante presencia de locomotoras diesel en la línea apenas volvió a circular. El 31 de diciembre de 1966 ya se encontraba fuera de servicio, siendo desguazada en Guernica en 1970.

<sup>187</sup> Precisamente la N° 11 había remolcado el tren inaugural del ramal de Oñate a San Prudentio del ferrocarril Vasco-Navarro.

<sup>188</sup> En concreto la N° 104 «Aurrera», en la actualidad felizmente reparada y en servicio en el Museo Vasco del Ferrocarril.



12 ZENBAKIKO LOKOMOTORA GERNIKAKO  
TAILERRETAN. ARGAZKIA, XAVIER SANTAMARÍA.  
LOCOMOTORA N<sup>o</sup> 12 EN LOS TALLERES DE  
GUERNICA. FOTO, XAVIER SANTAMARÍA.



12 ZENBAKIKO LOKOMOTORAREN AURRETIKO BISTA,  
GERNIKAKO GORDETEGIAN. ARGAZKIA, MARCEL LE GUAY.  
VISTA FRONTAL DE LA LOCOMOTORA N<sup>o</sup> 12 EN EL DEPÓSITO DE  
GUERNICA. FOTO, MARCEL LE GUAY.

## 14 zenbakidun Lokomotora

1939ko ekainaren 28an iritsi zen Gernikara, eta Zornotza eta Sukarrieta arteko linean zirkulatu zuen 1942ko maiatzaren 22ra arte. Egun horretan Gasteizera itzuli zuten, eta handik Fuencarral eta Colmenar Viejo (Madril) arteko trenera eraman. Linea horrek 40ko hamarkadan Vasco-Navarro trenaren 13 eta 15 zenbakidun lokomotorak ere jaso zituen. Geroago hiru lokomotora haiek Madril eta Almorox arteko lineara bidali ziren.

## 15 zenbakidun Lokomotora

1941eko irailaren 20an jaso, Sukarrietako trenean zirkulatu zuen 1944. urtearen hasierara arte, eta garai hartan Gasteizera itzuli zuten. Geroago Fuencarral eta Colmenar Viejo arteko trenera eraman zuten, eta bere azkenak Madril eta Almorox arteko linean eman zituen.

## 16 zenbakidun Lokomotora

1941eko azaroaren 4an etorri zen Zornotza - Sukarrieta lineara, eta bertan aritu izan zen zerbitzuan 1946ko maiatzaren 2ra arte; egun horretan Gasteizera eraman zuten konpontzera. Nahiz eta bere presentzia ohikoa izan linea honetan, sarritan itzultzen zen bere jatorrizko trenera negualdian, Leintz Gatzaga eta Laminoria-ko pasabide malkartsuetako trakzioa indartzeko.

1959an, 16 zenbakidun lokomotora Castro eta Traslaviña arteko trenera bidali zen, baina berriro itzuli zen linea honetara 1961eko uztailaren 29an. Badakigu 1964an Santander eta Bilbo arteko trenean ari zela lanean, bai eta Astillero eta Ontaneda artekoan ere. 1966. urtearen hasieran konponketa handia egin behar izan zioten La Roblako Trenaren tailerretan, Balmasedan.

1966ko martxoaren 7an, 16 zenbakidun lokomotora berriro zegoen Gernikan. Dena dela, oso zerbitzu gutxi eskaini zituen, eta azkenean alboratuta utzi zuten geltoki horretan, harik eta 1970ean deuseztatu zuten arte.

## 17 zenbakidun Lokomotora

1939ko abuztuaren 30ean jaso, 1941eko azaroaren 15ean itzuli zen bere jatorrizko lineara, eta Gernikara ekarri zuten berriro 1942ko urriaren 26an. 1944ko maiatzaren 11n Gasteizera eraman

## Lokomotora N° 14

Llegó a Guernica el 28 de junio de 1939, permaneciendo en la línea de Amorebieta a Pedernales hasta el 22 de mayo de 1942, fecha en que se produjo su devolución a Vitoria, para ser remitida al ferrocarril de Fuencarral a Colmenar Viejo (Madrid), línea que también recibió en los años cuarenta las locomotoras del Vasco-Navarro números 13 y 15. Posteriormente las tres fueron enviadas a la línea de Madrid a Almorox.

## Lokomotora N° 15

Recibida el 20 de septiembre de 1941, circuló en el tren de Pedernales hasta principios de 1944, siendo en esta fecha remitida a Vitoria. Más tarde fue enviada al ferrocarril de Fuencarral a Colmenar Viejo, finalizando su vida activa en la línea de Madrid a Almorox.

## Lokomotora N° 16

Llegó al Amorebieta-Pedernales el 4 de noviembre de 1941, prestando servicio hasta el 2 de mayo de 1946, fecha en que fue enviada a reparar a Vitoria. Regresó a Guernica el 16 de junio de 1948, permaneciendo de forma habitual en la línea, aunque frecuentemente retornaba a su ferrocarril originario durante el invierno, con el fin de reforzar la tracción en los difíciles pasos de Léniz y Laminoria.

En 1959, la locomotora número 16 fue enviada al ferrocarril de Castro a Traslaviña, para regresar de esta línea el 29 de julio de 1961. En 1964 puede constatarse su presencia en el Santander-Bilbao e incluso en el Astillero-Ontaneda, siendo sometida a principios de 1966 a una gran reparación en los talleres del Ferrocarril de La Robla en Valmaseda.

El 7 de marzo de 1966, la locomotora número 16 se encontraba nuevamente en Guernica, aunque apenas prestó servicio, quedando apartada en las dependencias de esta estación, hasta que fue desguazada en 1970.

## Lokomotora N° 17

Recibida el 30 de agosto de 1939, retornó a su línea originaria el 15 de noviembre de 1941, para volver a Guernica el 26 de octu-



17 ZENBAKIKO LOKOMOTORA  
GERNIKAN APARKATURIK. ARGAZKIA,  
JEREMY WISEMAN.  
LOCOMOTORA N° 17 ESTACIONADA  
EN GUERNICA. FOTO, JEREMY  
WISEMAN.

zuten konpontzera, eta urte hartako irailaren 24an berriro ekarri zuten linea honetara.

Bere artapen egoera eskasa zela eta, lokomotora hura Maquinista y Metalúrgica Aragonesa enpresaren tailerretara eramán zuten 1947ko abuztuaren 18an. Tailerrak Zaragozako Utebon zeuden, eta linea honetara itzuli aurretik, berreraikuntza sakona egin behar izan zioten. 1949ko uztailaren 5ean ekarri zuten, eta ordudunik 17 zenbakidun lokomotora egonkortu egin zen Zornotza eta Sukarrieta arteko trenan. Hala ere, noizean behingo bisitaldiak egin zituen Castro eta Traslaviña arteko trenera, Gasteizko tailerretara eta Santander eta Bilbo arteko trenera. Azken horretan aritu zen lanean 1963. urtetik aurrera.

1966ko apirilaren 23an itzuli zen Gernikara betirako, eta zerbitzu aktiboan egon zen 1967. urtearen amaierara arte. Linean merkantzia tren gutxi zeuden, eta horiek eramateko diesel lokomotora erabilgarririk ez zegoenean zirkulatzen zuen soilik. 1968an Santander eta Bilbo arteko trenera eramán zuten, eta handik gutxira deuseztatu egin zuten.

bre de 1942. El 11 de mayo de 1944 se remitió a Vitoria a reparar, siendo nuevamente recibida el 24 de septiembre del mismo año.

Debido a su deficiente estado de conservación, esta locomotora fue enviada, el 18 de agosto de 1947, a los talleres de la empresa Maquinista y Metalúrgica Aragonesa, radicados en Utebo (Zaragoza), donde fue sometida a una profunda reconstrucción antes de volver a la línea el 5 de julio de 1949. A partir de esta fecha, la número 17 permaneció de forma estable en el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, con esporádicas visitas al Castro-Traslaviña, a los talleres de Vitoria y al ferrocarril de Santander a Bilbao, donde circuló a partir de 1963.

El 23 de abril de 1966 regresó definitivamente a Guernica, permaneciendo en servicio activo hasta finales de 1967, aunque únicamente circulaba cuando no había material diesel disponible para encabezar los escasos trenes de mercancías de la línea. En 1968 fue trasladada al Santander-Bilbao, donde poco después fue desguazada.



## Zornotza eta Sukarrieta arteko Trena, Vasco-Navarro trenaren 11tik 17rako zenbakidun lokomotorak

Linean ibilitako lokomotorak	11, 12, 14, 15, 16 eta 17 zenbakidunak
Nork fabrikatuak	Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
Noiz fabrikatuak	1922-1928
Fabrika-zenbakiak	141-145 eta 390-391
Trenbide-zabalera	1.000 milimetro
Errodajea	131T
Topeen arteko distantzia	10.310 milimetro
Muturreko ardatzen arteko distantzia	3.000 milimetro
Gurpil akoplatuen diametroa	1.060 milimetro
Gurpil eroaleen diametroa	710 milimetro
Pisua hutsik	32.000 kilogramo
Pisua zerbitzuan	43.000 kilogramo
Erregai edukiera	2.000 kilogramo
Ur edukiera	6.000 litro
Balazta sistema	Hutsezko automatikoa eta torlojuduna
Trakzio-efortzua	5.313 kilogramo
<b>Galdara</b>	
Lurruna	Gain-berotua
Diametroa	1.216 milimetro
Hodi-kopurua	88 txiki eta 12 handi
Sutegiaren berotze-azala	6,08 metro karratu
Zeharkako kalefakzioaren azala	60,92 metro karratu
Gain-berogailuaren kalefakzioaren azala	18,20 metro karratu
Timbrea	12 kilogramo zentimetro karratuko
<b>Zilindroak</b>	
Diametroa	380 milimetro
Ibilbitartea	500 milimetro
Banaketa	Zilindrikoa

## “TRUBIECAS” IZENENKO LOKOMOTORAK

1943. urtetik aurrera, «trubiecas» izeneko lokomotora taldea maiztasunez agertu ohi zen Zornotza eta Sukarrieta arteko linean. Izen hori trenbidean aritzen ziren pertsonen jarri zieten multzo horretako lokomotorei. Makina haiek 1etik 10erako matrikula zuten, eta Trubia-ko Fábrica Nacional de Armas lantegiak Ferrol eta Xixon arteko trenarentzat fabrikatutako hamar unitateko sorta bat osatzen zuten,<sup>189</sup>

<sup>189</sup> Esan behar da makina haiek izan zirela enpresak fabrikatutako lokomotora bakarrak, izenak berak adierazten duen bezala, gerra materialean espezializatutako enpresa baitzen.

## Ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, locomotoras Vasco-Navarro, 11 a 17

Locomotoras que circularon en la línea	11, 12, 14, 15, 16 y 17
Constructor	Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona)
Año de construcción	1922-1928
Número de construcción	141-145 y 390-391
Ancho de vía	1.000 milímetros.
Rodaje	131T
Distancia entre topes	10.310 milímetros.
Distancia entre ejes motores extremos	3.000 milímetros.
Diámetro de ruedas acopladas	1.060 milímetros.
Diámetro de ruedas portantes	710 milímetros.
Peso en vacío	32.000 kilogramos.
Peso en servicio	43.000 kilogramos.
Capacidad combustible	2.000 kilogramos.
Capacidad de agua	6.000 litros
Freno	Automático de vacío y husillo
Esfuerzo de tracción	5.313 kilogramos.
<b>Caldera</b>	
Vapor	Recalentado
Diámetro	1.216 milímetros.
Número de tubos	88 pequeños y 12 grandes
Superficie de caldeo del hogar	6,08 metros cuadrados.
Superficie de calefacción indirecta	60,92 metros cuadrados.
Superficie de calefacción del recalentador	18,20 metros cuadrados.
Timbre	12 kilogramos por centímetro cuadrado.
<b>Cilindros</b>	
Diámetro	380 milímetros.
Carrera	500 milímetros.
Distribución	cilíndrica

## LAS TRUBIECAS

A partir de 1943, la línea de Amorebieta a Pedernales fue visitada con frecuencia por un grupo de locomotoras popularmente conocidas por los ferroviarios como las «trubiecas». Estas máquinas, matriculadas del 1 al 10, pertenecían a un lote de diez unidades construidas en la Fábrica Nacional de Armas de Trubia,<sup>189</sup> con destino al ferrocarril entonces en construc-

<sup>189</sup> Cabe señalar que estas máquinas fueron las únicas locomotoras construidas por esta empresa, especializada, tal y como su propio nombre indica, en la fabricación de material bélico.

baina tren horren eraikitze lanak amaitu gabe zeuden oraindik. Makina haiek 1929an fabrikatzen hasi baziren ere, azkena 1942ra arte ez zioten entregatu Explotación de Ferrocarriles por el Estado izeneko konpainiari. Hala ere, linea hura oraindik obretan zegoenez, aipaturako organismoak beraren babespean zeuden beste linea batzuetara bidaltzea erabaki zuen. Haietariko bat linea hau zen, eta betan zazpi makina ibili ziren lanean.<sup>190</sup>

Jarraian adierazten da lokomotora haien eboluzioa Zornotza eta Bermeo arteko linean:

## 2 zenbakidun Lokomotora

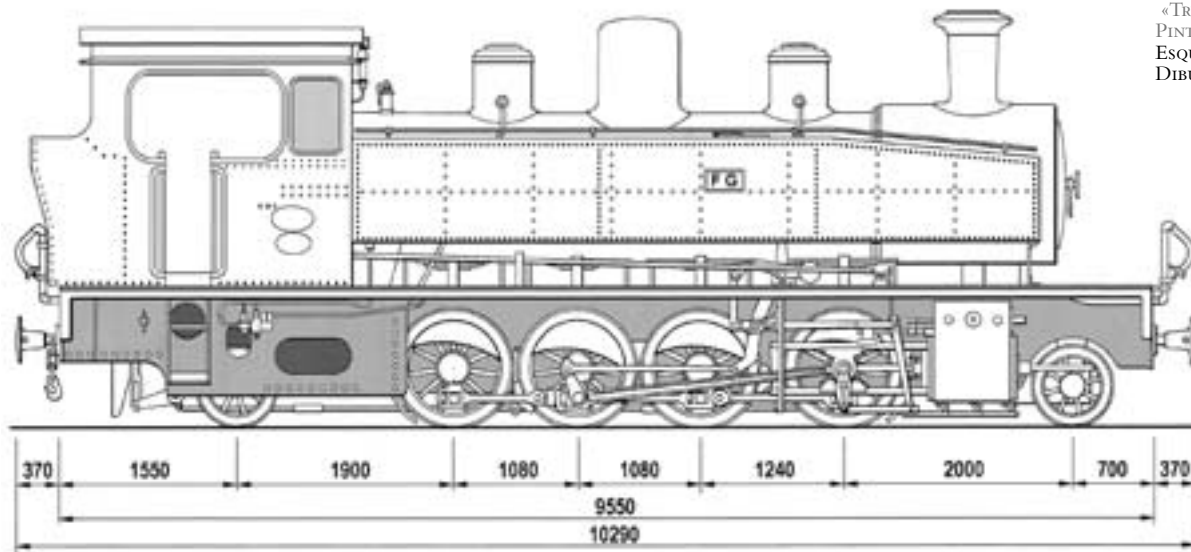
Oso denbora tarte laburrean egon zen makina hura Zornotza eta Bermeo arteko linean. Bere agerpen bakarra 1955eko abuztuaren 13 eta 17 bitartean gertatu zen, marinel herrirako trenbide luza-penaren inaugurazio egunean trakzio zerbitzua indartzeko. Lokomotora Castro eta Traslaviña arteko lineatik ekarri eta inaugurazioaren ostean linea horretara eraman zuten berriro.

ción del Ferrol a Gijón. Su fabricación se inició en 1929, aunque la última no fue entregada a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado hasta el año 1942. Sin embargo, como la línea a la que iban destinadas todavía se encontraba en obras, el citado organismo optó por asignarlas a otras bajo su tutela, entre ellas la que nos ocupa, en la que llegaron a trabajar siete de ellas.<sup>190</sup>

La evolución de estas locomotoras, en la línea de Amorebieta a Bermeo fue la siguiente:

## Locomotora N° 2.

La estancia de esta máquina en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo fue muy breve, ya que su única incursión se produjo entre el 13 y el 17 de agosto de 1955, con el fin de reforzar el servicio de tracción durante la jornada inaugural de la prolongación de las vías a la villa marinera. Procedente del Castro-Traslaviña, nuevamente regresó a esta línea.



«TRUBIECAS» LOKOMOTOREN ESKEMA. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE LAS LOCOMOTORAS «TRUBIECAS».  
DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.

<sup>190</sup> José Antonio Gómez Martínez: *Ferrol-Xixon Trena*, 76tik 102rako orr. Liburu horretan lokomotora sorta haren deskribapen sakona eskaintzen zaigu, jatorria eta askotariko destinoak barne, Zornotza eta Bermeo artekoaz gainera, Vasco-Navarro tren, Castro eta Traslaviña, Kalagorri eta Arnedillo, Tütera eta Tarazona, Manresa eta Olvan eta Carcagente eta Denia artekoak besteak beste. Linea horretan aritzeko fabrikatu baziren ere, soilik haietariko bat, 4 zenbakiduna hain justu, ibili zen lanean Ferrol eta Xixon arteko linearen lanetan.

<sup>190</sup> José Antonio Gómez Martínez: *El Ferrocarril Ferrol-Gijón*, pp. 76 a 102. Esta obra ofrece una exhaustiva descripción de esta serie de locomotoras, su origen y sus variados destinos, entre los que cabe señalar, además del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, el Vasco-Navarro, el Castro-Traslaviña, el Calahorra-Arnedillo, el Tudela-Tarazona, el Manresa-Olván y el Carcagente a Denia. Solamente una de ellas, en concreto la número 4, llegó a trabajar en las obras de la línea para las que en principio fueron construidas, la del Ferrol a Gijón.

### 3 zenbakidun Lokomotora

Makina hori Gasteiztik etorri zen 1946ko abuztuaren 7an, eta hilabete beranduago itzuli zen Arabako hiriburura, bielak apurtuta. 1947ko abuztuaren 18an berririo bidali zuten Zornotza eta Sukarrieta arteko lineara, eta bertan ibili zen 1949ko urtarrilera arte. Hilabete horretan Vasco-Navarro trenera eraman zuten, tren horren trenbideetan metatutako elur garbiketarako laguntzeko.

Behin negualdia amaitu eta gero, 3 zenbakidun lokomotora Gernikara itzuli zen, 1949ko apirilean, hain zuzen, eta 1950eko abuztuaren 1ean eraman egin zuten behin betiko linea horretatik.

### 4 zenbakidun Lokomotora

Lokomotora hori 1947ko maiatzaren 10ean iritsi zen Zornotza eta Sukarrieta arteko lineara, Vasco-Navarro trenaren 17 zenbakidun «Maquinista» ordezkatzuz. Linea honetan jasotzerakoan, galdara egoera txarrean zegoen, garrantzizko zenbait arrail baitzituen. horregatik, presio baxuan ibili behar izan zuen lanean, indarra galduz eta erregai gehiago kontsumituz. Hala izanik, 1948ko apirilean Gasteizera eraman zuten konpontzera. Dena den, eta zerbitzuan zeuden premiazko beharrak zirela kausa, makina Gernikara itzuli zen urte hartako maiatzaren 11n, beharrezko konpontzeta guztiak egin gabe.

4 zenbakidun lokomotorak 1949ko uztailearen 5era arte iraun zuen Zornotza eta Sukarrieta arteko linean. Egun horretan Cadizeko ontziolara eraman zuten behin betiko konpontzera.

### 5 zenbakidun Lokomotora

Makina hori hiru aldiz gutxienez ekarri zuten Zornotza eta Bermeo arteko trenbidera. 1953ko uztailean Vasco-Navarro trenetik ekarri zuten, eta 1955eko azaroaren 16ra arte linean egon zen. Egun hartan Gasteizera eraman zuten konpontzera eta negualdiko zerbitzua indartzera. Jasota dagoen moduan, geroago ere denbora epe labur bat eman zuen linea honetan, eta 1956ko apirilaren 18an Castro eta Traslaviña arteko trenera eraman zuten.

Zornotza eta Bermeo arteko trenean 5 zenbakidun lokomotorak egindako azken bisitaldia 1957ko maiatzaren 22an gertatu zen, eta 1959ko uztailearen 8an Gasteizera eraman zuten.

### Lokomotora N° 3

Esta máquina llegó, procedente de Vitoria, el 7 de agosto de 1946, regresando a la capital alavesa un mes más tarde debido a la rotura de sus bielas. El 18 de agosto de 1947 fue nuevamente enviada a la línea de Amorebieta a Pedernales, donde permaneció hasta enero de 1949, cuando fue remitida al Vasco-Navarro para colaborar en la limpieza de nieve en las vías de este ferrocarril.

Finalizada la temporada de invierno, la locomotora número 3 regresó a Guernica en abril de 1949, abandonando la línea, en esta ocasión de modo definitivo, el 1 de agosto de 1950.

### Lokomotora N° 4

Esta locomotora llegó a la línea de Amorebieta a Pedernales el 10 de mayo de 1947, en sustitución de la «Maquinista» del Vasco-Navarro número 17. En el momento de su recepción su caldera se encontraba en mal estado, presentando varias grietas de importancia, por lo que debía trabajar a baja presión, con la consiguiente pérdida de potencia e incremento en el consumo de combustible. Por ello, en abril de 1948 fue enviada a reparar a Vitoria. Sin embargo, y debido a urgentes necesidades de servicio, la máquina regresó a Guernica el 11 de mayo del mismo año sin que se hubieran efectuado todos los arreglos necesarios.

La locomotora número 4 permaneció en la línea de Amorebieta a Pedernales hasta el 5 de julio de 1949, fecha en que fue definitivamente enviada a reparar a los Astilleros de Cádiz.

### Lokomotora N° 5

Esta máquina visitó el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo al menos en tres ocasiones. El 15 de julio de 1953 llegó procedente del Vasco-Navarro, permaneciendo en la línea hasta el 16 de noviembre de 1955, fecha en que fue remitida a Vitoria a reparar y reforzar el servicio de invierno. Posteriormente regresó por un breve periodo, ya que hay constancia de su presencia y posterior envío, el 18 de abril de 1956, al Castro-Traslaviña.

La última visita de la locomotora número 5 al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo se produjo entre el 22 de mayo de 1957 y el 8 de julio de 1959, fecha en que fue remitida a Vitoria.

## 7 zenbakidun Lokomotora

Makina hori 1943ko ekainaren 12an Castro eta Traslaviña arteko lineatik Zornotza eta Sukarrieta artekora ekarri zuten, eta bertan egon zen 1946ko abuztura arte. Hilabete horretan Gasteizera eram zuten, eta gero handik Carcagente eta Denia arteko trenera.

## 9 zenbakidun Lokomotora

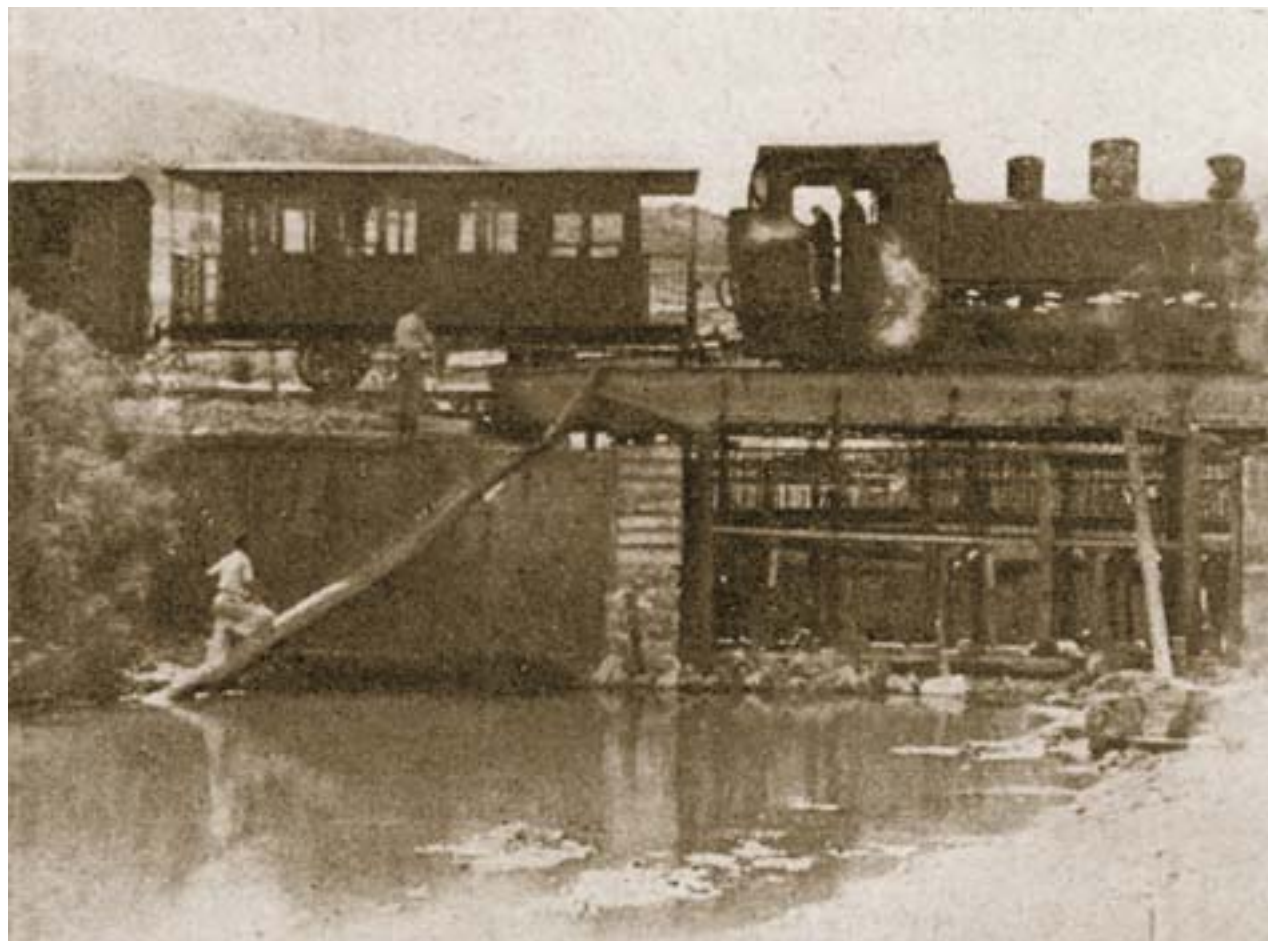
Makina hori bi aldiz agertu zen Zornotza eta Bermeo arteko linean eta biak denbora epe laburrerako. Calahorra eta Arnedillo arteko trenean egon ondoren, 1955eko irailaren 1ean iritsi zen Gasteiztik, baina urte hartako azaroaren 25ean Vasco-Navarro trenera eram zuten. Geroago lineara etorri zen berriri 1956ko martxoaren 1ean, eta bertan aritu zen urte horretako irailaren 10era arte. Egun hartan Castro eta Traslaviña arteko trenera eram zuten.

## Lokomotora N° 7

Esta máquina llegó a la línea de Amorebieta a Pedernales, procedente de la de Castro a Traslaviña, el 12 de junio de 1943 y permaneció hasta agosto de 1946, fecha en que fue remitida a Vitoria para posteriormente ser enviada al ferrocarril de Carcagente a Denia.

## Lokomotora N° 9

Esta máquina visitó brevemente la línea de Amorebieta a Bermeo en dos ocasiones. El 1 de septiembre de 1955 llegó, procedente de Vitoria, tras su paso por el ferrocarril de Calahorra a Arnedillo, siendo enviada al Vasco-Navarro el 25 de noviembre del mismo año. Posteriormente regresó el 1 de marzo de 1956, permaneciendo hasta el 10 de septiembre del mismo año, fecha en que fue remitida al ferrocarril de Castro a Traslaviña.



BERMEOKO LINEAN DAGOEN  
"TRUBIECA" BATEN IRUDI BAKARRA.  
ZEHATZAGO ESANEZ, SAN  
KRISTOBALGO ZUBI BERRIAREN KARGA  
PROBA EGITEN ARI DA. MUSEO DEL  
FERROCARRIL DE ASTURIAS  
IZENKOAREN ARTXIBATEGIA.  
ÚNICA IMAGEN DISPONIBLE DE UNA  
"TRUBIECA" EN LA LÍNEA DE BERMEO,  
EN CONCRETO, EFECTUANDO LA  
PRUEBA DE CARGA DEL NUEVO PUENTE  
DE SAN CRISTOBAL. ARCHIVO DEL  
MUSEO DEL FERROCARRIL DE  
ASTURIAS.

## Zornotza eta Sukarrieta arteko Trena, Ferrol eta Xixon arteko trenaren 1etik 10erako zenbakidun lokomotorak

Linean ibilitako lokomotorak	2, 3, 4, 5, 7, 9 eta 10
Nork fabrikatuak	Fábrica de Armas de Trubia (Asturias)
Noiz fabrikatuak	1929-1942
Fabrika-zenbakiak	1etik 10era
Trenbide-zabalera	1.000 milimetro
Errodajea	141T
Topeen arteko distantzia	10.290 milimetro
Muturreko ardatzen arteko distantzia	3.400 milimetro
Gurpil akoplatuen diametroa	1.000 milimetro
Gurpil eroaleen diametroa	680 milimetro
Pisua hutsik	43.000 kilogramo
Pisua zerbitzuan	53.000 kilogramo
Erregai edukiera	5.000 kilogramo
Ur edukiera	5.000 litro
Balazta sistema	Hutsezko automatikoa eta torlojuduna
Trakzio-efortzua	7.937 kilogramo
<b>Galdara</b>	
Lurruna	Gain-berotua
Diametroa	1.154 milimetro
Hodi-kopurua	68 txiki eta 15 handi
Hodi diametroa	Txikiak, 50x45, handiak, 127x118 mm.
Sutegiaren berotze-azala	5,79 metro karratu
Zeharkako kalefakzioaren azala	76,65 metro karratu
Gain-berogailuaren kalefakzioaren azala	16,20 metro karratu
Timbrea	13 kilogramo zentimetro karratuko
<b>Zilindroak</b>	
Diametroa	430 milimetro
Ibilbitartea	508 milimetro
Banaketa	Zilindrikoa

### 10 zenbakidun Lokomotora

Lokomotora horrek bi urte eman zituen Zornotza eta Bermeo arteko trenean. Calahorra eta Arnedillo arteko linean hainbat urtean zerbitzuan egon ondoren, 1956ko irailaren 16an iritsi zen Gasteizetik Gernikara, eta linea honetan aritu zen lanean 1958ko urriaren 18ra arte. Egun horretan Castro eta Traslaviña arteko trenera eramán zuten.

## Ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, locomotoras Ferrol-Gijón 1-10

Locomotoras que circularon en la línea	2, 3, 4, 5, 7, 9 y 10
Constructor	Fábrica de Armas de Trubia (Asturias)
Año de construcción	1929-1942
Número de construcción	1-10.
Ancho de vía	1.000 milímetros.
Rodaje	141T
Distancia entre topes	10.290 milímetros.
Distancia entre ejes motores extremos	3.400 milímetros.
Diámetro de ruedas acopladas	1.000 milímetros.
Diámetro de ruedas portantes	680 milímetros.
Peso en vacío	43.000 kilogramos.
Peso en servicio	53.000 kilogramos.
Capacidad combustible	5.000 kilogramos.
Capacidad de agua	5.000 litros
Freno	Automático de vacío y husillo
Esfuerzo de tracción	7.937 kilogramos.
<b>Caldera</b>	
Vapor	Recalentado
Diámetro	1.154 milímetros.
Número de tubos	68 pequeños y 15 grandes
Diámetro de los tubos	Pequeños, 50x45, grandes, 127x118 mm.
Superficie de caldeo del hogar	5,79 metros cuadrados.
Superficie de calefacción indirecta	76,65 metros cuadrados.
Superficie de calefacción del recalentador	16,20 metros cuadrados.
Timbre	13 kilogramos por centímetro cuadrado.
<b>Cilindros</b>	
Diámetro	430 milímetros.
Carrera	508 milímetros.
Distribución	cilíndrica

### Lokomotora N° 10

Esta locomotora permaneció en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo durante dos años. Llegó a Guernica, procedente de Vitoria, tras varios años de servicio en la línea de Calahorra a Arnedillo, el 16 de septiembre de 1956, trabajando en esta línea hasta el 18 de octubre de 1958, fecha en que fue remitida al Castro-Traslaviña.

## FERROCARRILES VASCONGADOS KONPAINIAREN LOKOMOTORAK

Behar izanez gero, eta zuten abiadura zela kausa, Zornotza eta Bermeo arteko trenak Ferrocarriles Vascongados konpainiaren trakzio materialaz baliatu ohi ziren. Izan ere, Gaceta de los Caminos de Hierro argitalpenean<sup>191</sup> aipatutakoaren arabera, badakigu Central de Vizcaya enpresaren makinaren batek<sup>192</sup> Gernikarako linearen eraikitze lanetan parte hartze zuzena izan zuela. Hanomag etxe alemaniarretik enpresa horretara ekarritako 030T lokomotora txiki haietako bat izango zen seguruenik, baina «Aurrera» zen aipatutako argitalpenean agertzen zen makinaren izena, eta lokomotora horren izena ez dator bat gaur arte jakindakoarekin.<sup>193</sup>

Jasota dagoen bezala, 1900. urtean beste lurrun lokomotora bat alokatu zitzaion berriro Central de Vizcaya enpresari. Izan ere, 1900-1901eko ekitaldiaren memorian adierazten zen moduan, Sharp Stewart makina txikiek izandako matxura kopuru handiaren ondorioz, beste makina bat alokatu behar izan zuten urriaren 31ren eta azaroaren 25a bitartean,<sup>194</sup> baina ezin izan dugu jakin zein unitate agertzen zen kontratu hartan.

Gerra zibilaren hastapenetan, Zornotza eta Bermeo arteko trenaren lokomotora parkea indartu egin zen, Ferrocarriles Vascongados konpainiari 105 zenbakidun eta «Igartua» izeneko lokomotora alokatu eta gero. Unitate hori Manchesterreko Nasmyth & Wilson fabrikatzaile britainiarrak fabrikatu zuen 1892. urtean. 435 fabrika zenbakia zuen, eta Central de Vizcaya Trenak erosi zuen.

130T errodadajekoa zen, eta 1892 eta 1898ren bitartean Central de Vizcaya enpresarentzat (sei lokomotora) zein Elgoibar eta Donostia arteko trenarentzat fabrikatzaile britainiar horrek fabrikatutako hamar makina berdinetako serie bateko kide zen. Zenbait autoreren<sup>195</sup> ustez, bere serie horretako beste kide bat, seguruenik 13 zenbakiduna eta «Vizcaya» izenekoa zena, aritu zen lanean gerra garaian linea honetan.

## LOCOMOTORAS DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS

Debido a su vecindad, fue habitual que en caso de necesidad el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo recurriera al material tractor de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. De hecho, durante la construcción de la línea a Guernica hay constancia de la participación en las obras de máquinas del Central de Vizcaya,<sup>191</sup> tal y como señalaba la Gaceta de los Caminos de Hierro.<sup>192</sup> Aunque probablemente se trataba de una de las cinco pequeñas locomotoras 030T que había suministrado la casa alemana Hanomag a esta empresa, el nombre de la máquina que indica la citada publicación es el de «Aurrera», el cual no coincide con los hasta ahora conocidos de estas locomotoras.<sup>193</sup>

En el año 1900 existe constancia de un nuevo alquiler de locomotoras de vapor del Central de Vizcaya, ya que tal y como señala la memoria del ejercicio de 1900-1901, como consecuencia de las múltiples averías que padecían las pequeñas Sharp Stewart, fue preciso arrendar una máquina entre el 31 de octubre y el 25 de noviembre,<sup>194</sup> sin que haya sido posible averiguar cual fue la unidad objeto de este contrato.

Al inicio de la guerra civil, el parque de locomotoras del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales se reforzó con el alquiler a los Ferrocarriles Vascongados de la locomotora número 105 «Igartua». Esta unidad había sido construida en Manchester por el fabricante británico Nasmyth & Wilson en el año 1892, con el número de fábrica 435, con destino al Ferrocarril Central de Vizcaya.

De rodaje 130T, pertenecía a una serie de diez máquinas idénticas suministradas por el constructor británico entre 1892 y 1898 con destino tanto al Central de Vizcaya (seis locomotoras), como al Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. Algunos autores<sup>195</sup> señalan que otra hermana suya, probablemente la N<sup>o</sup> 13 «Vizcaya», también circuló durante la guerra en esta línea.

<sup>191</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, 1888. urtea, 208. orr.

<sup>192</sup> Empresa horrek eta Durango eta Zumarraga arteko eta Elgoibar eta Donostia arteko trenetakoak Ferrocarriles Vascongados Konpainia osatu zuten 1906an.

<sup>193</sup> Vizcaya, Durango, Bilbao, Amorebieta eta Igartua. Seguru asko «Aurrera» izan zitekeen haierarik baten jatorrizko izena, geroago beste izen bat jarri bazitzaion ere, eta 1898. urtean fabrikatutako Nasmyth & Wilson enpresako makina bati jarriko zioten izen bera. Gaur egun Trenaren Euskal Museoa gordeta dago.

<sup>194</sup> Zornotza eta Gernika-Lumo eta Sukarrieta arteko Trena, 1900-1901eko Txostena, 6. orr.

<sup>195</sup> Mikel López eta Javier Vivanco, Carril agerkarian (28. alea), 49. orr.

<sup>191</sup> Empresa que tras su fusión con las de los ferrocarriles de Durango a Zumárraga y de Elgoibar a San Sebastián constituyó en 1906 la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.

<sup>192</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, año 1888, p. 208.

<sup>193</sup> Vizcaya, Durango, Bilbao, Amorebieta e Igartua. Es probable que alguna de ellas fuera bautizada en origen como «Aurrera» y posteriormente rebautizada de otro modo, pasando este nombre a una Nasmyth & Wilson construida en 1898 y hoy preservada en el Museo Vasco del Ferrocarril.

<sup>194</sup> Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, Memoria 1900-1901, p.6.

<sup>195</sup> Mikel López y Javier Vivanco, en Carril N<sup>o</sup> 28, p. 49.

## Zornotza eta Sukarrieta arteko Trenean aritu ziren Vascongados konpainiaren Nasmyth & Wilson lokomotoren ezaugarri teknikoak

Nork fabrikatua	Nasmyth & Wilson (Manchester)
Linean ibilitako unitateak	105 «Igartua» (193-1937), 13 «Vizcaya» (1937? eta 1955-1956) eta 301 «Deva» (1951-1953)
Noiz fabrikatua	1892, 1894 eta 1898
Fabrika zenbakia	435, 455 eta 550
Trenbide zabalera	1.000 milimetro
Errodajea	130T
Gurpil akoplatuen diametroa	1.060 milimetro
Alaka gurpilen diametroa	635 milimetro
Zabalera hagusetan	133 milimetro
Pisua hutsik	19.800 kilogramo
Pisua zerbitzuan	25.000 kilogramo
Erregai edukiera	1.600 kilogramo
Ur edukiera	3.600 litro
Balazta sistema	Hutsezkoa eta torlojuduna
Trakzio esfortzua	3.050 kilogramo
Potentzia	300 zaldi potentzia
<b>Sutegia</b>	
Luzera	1.460 milimetro
Zabalera	682 milimetro
Parrilla azala	metro karratu 1
Barne diametroa	1.092 milimetro
Txaparen lodiera	13 milimetro
<b>Galdara</b>	
Hodi-kopurua	156
Hodien barne-diametroa	39 milimetro
Hodien kanpo diametroa	44 milimetro
Hodien luzera	3.030 milimetro
Kalefakzio zuzenaren azala	6,5 metro karratu
Zeharkako kalefakzioaren azala	65 metro karratu
Timbrea	11 kilogramo zentimetro karratuko
Lurruna	Asea
<b>Zilindroak</b>	
Diametroa	368 milimetro
Ibilbitartea	534 milimetro
Banaketa	Laua

## Características técnicas de las locomotoras Nasmyth & Wilson de Vascongados que circularon en la línea de Amorebieta a Pedernales

Constructor	Nasmyth & Wilson (Manchester)
Unidades que circularon en la línea	105 «Igartua» (193-1937), 13 «Vizcaya» (¿1937? y 1955-1956) y 301 «Deva» (1951-1953)
Año de construcción	1892, 1894 y 1898
Número de construcción	435, 455 y 550
Ancho de vía	1.000 milímetros.
Rodaje	130T
Diámetro de ruedas acopladas	1.060 milímetros.
Diámetro de ruedas bisel	635 milímetros.
Ancho en llantas	133 milímetros.
Peso en vacío	19.800 kilogramos.
Peso en servicio	25.000 kilogramos.
Capacidad combustible	1.600 kilogramos.
Capacidad de agua	3.600 litros
Freno	De vacío y de husillo
Esfuerzo de tracción	3.050 kilogramos.
Potencia	300 caballos de vapor.
<b>Hogar</b>	
Longitud	1.460 milímetros.
Ancho	682 milímetros.
Superficie parrilla	1 metro cuadrado.
Diámetro interior	1.092 milímetros.
Espesor de la chapa	13 milímetros.
<b>Caldera</b>	
Número de tubos	156
Diámetro interior de los tubos	39 milímetros.
Diámetro exterior de los tubos	44 milímetros.
Longitud de los tubos	3.030 milímetros.
Superficie de calefacción directa	6,5 metros cuadrados.
Superficie de calefacción indirecta	65 metros cuadrados.
Timbre	11 kilogramos por centímetro cuadrado.
Vapor	Saturado
<b>Cilindros</b>	
Diámetro	368 milímetros.
Carrera	534 milímetros.
Distribución	Plana

1951ko azaroaren 14an modelo horretako lokomotora berri bat ekarri zuten Zornotza eta Sukarrieta arteko lineara, kasu horretan 301 zenbakiduna eta «Deva» izenekoa. Elgoibar eta Donostia arteko trenarentzat Nasmyth & Wilson fabrikatzaileak egin zuen 1894an, 455 fabrika zenbakiarekin. Gero Ferrocarriles Vascongados konpainiak linea nagusiaren elektrifikatze lanak burutu zituen 1929an, eta dakigunez, 1938ko martxoan Bilbo eta Lezama arteko trenera eraman zuten lokomotora hori. Konpainia hori 1947an Ferrocarriles y Transportes Suburbanos izeneko enpresan sartu bezain pronto, lurrun trakzioaren ordezkiz elektrizitate trakzioa ezartzeari ekin zioten. Makina hori soberan zegoenez, Explotación de Ferrocarriles por el Estado konpainiari saldu zioten.

301 zenbakidun «Deva» izeneko lokomotora denbora laburrean aritu zen lanean Zornotza eta Sukarrieta arteko linean, 1953an Castro eta Traslaviña arteko trenera eraman zuten. Handik gutxira, 1955eko urriaren 25ean, hain justu ere, serie bereko beste kide bat iritsi zen Gernikara Vasco-Navarro trenetik. Lokomotora hori 1898an fabrikatu zuten Central de Vizcaya enpresarentzat. 13 zenbakia zuen eta «Vizcaya» izena jarri zioten. 550 fabrika zenbakia zuen. 1956ko apirilaren 18an Castro eta Traslaviña arteko trenera eraman zuten.<sup>196</sup>

51 zenbakiduna eta «Zuria» izenekoa izan zen Sukarrietako linean zerbitzua eskaini zuen Ferrocarriles Vascongados konpainiaren azken lurrin lokomotora. Izan ere, makina hori 1952ko urriaren amaieran

El 14 de noviembre de 1951 se incorporó a la línea de Amorebieta a Pedernales una nueva locomotora del mismo modelo, en este caso la número 301 «Deva», que había sido construida por Nasmyth & Wilson en 1894, con el número de fábrica 455 para el ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián. Tras la electrificación de la línea principal de los Ferrocarriles Vascongados en 1929 esta locomotora había sido transferida, en marzo de 1938, al Ferrocarril de Bilbao a Lezama. En 1947 esta compañía se integró en la empresa Ferrocarriles y Transportes Suburbanos, sociedad que procedió a sustituir la tracción vapor por la eléctrica, por lo que al resultar excedente fue vendida a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado.

La locomotora 301 «Deva» trabajó poco tiempo en la línea de Amorebieta a Pedernales, siendo trasladada en 1953 al ferrocarril de Castro a Traslaviña. Poco después, el 25 de octubre de 1955 llegaba a Guernica, procedente del Vasco-Navarro, una hermana suya, la número 13 «Vizcaya», construida en 1898 para el Central de Vizcaya con el número de fábrica 550. El 18 de abril de 1956 fue también transferida al Castro-Traslaviña.<sup>196</sup>

La última locomotora de vapor de los Ferrocarriles Vascongados en prestar servicio en la línea de Pedernales fue la número 51 «Zuria», alquilada a finales de octubre de 1952 con el fin de re-



FERROCARRILES VASCONGADOSEN «ZURIA» LOKOMOTORAREN FABRIKAKO ARGAZKIA.  
KRAUSS-MAFFEIREN ARTXIBATEGIA.  
FOTOGRAFÍA DE FÁBRICA DE LA LOCOMOTORA «ZURIA» DE LOS FERROCARRILES  
VASCONGADOS. ARCHIVO DE KRAUSS-MAFFEI.

<sup>196</sup> Ferrocarriles Vascongados konpainiaren Nasmyth & Wilson lokomotorei buruzko informazio gehiago izateko ikus Juanjo Olaizola, *Bilbo eta Donostia arteko trenaren material motorea*, 44tik 56rako orr. Esango dugu bi lokomotora haiek eta «Aurrera» izenekoa berdin-berdinak zirela, gaur egun makina hau Trenaren Euskal Museoan babestuta dago, eta instituzio horretan lurrin trakzio ibilbideak burutu ohi ditu.

<sup>196</sup> Más información sobre las locomotoras Nasmyth & Wilson de los Ferrocarriles Vascongados en Juanjo Olaizola, *Material motor del ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, pp. 44 a 56. Cabe señalar que ambas locomotoras eran idénticas a la «Aurrera», máquina actualmente preservada por el Museo Vasco del Ferrocarril, institución en la que encabeza habitualmente sus circulaciones con tracción vapor.



alokatu zen, Gernikako urte hartako urriko azken astelehenaren ospakizun handietan linearen lokomotora parkea indartzeko. 1914 eta 1921 bitartean Municheko Krauss etxe alemaniarrek fabrikatutako hamalau makinako lotekoa zen unitate hori, eta zerbitzuan hirurogeita lau tonako pisua zuenez, bera izan zen, zalantzarik gabe, Zornotza eta Bermeo arteko linean inoiz ibili den makinarik astunena.<sup>197</sup>

## BESTE LURRUN LOKOMOTORA BATZUK

Beharbada Zornotza eta Bermeo arteko linean zirkulatu zuen lurrun lokomotorarik bereziena Zaragozako Sadaba eta Gallur arteko treneko 5 zenbakiduna izan zen. Izan ere, trena armada frankistaren esku geratu ondoren, premia handiz ekarri behar izan zuten makina hori lineara, zerbitzua berriro martxan jarri ahal izateko. Alde batetik gain-ustiapenak, eta bestetik bonbardaketan foru hiribilduak pairatutako kalteek, makinatan matxura handiak eragin zituztenez, orduko linearen lokomotora parkea ez zen batere eraginkorra. Horregatik, armadak lokomotora hura konfiskatu eta azkar bidali zuen Gernikara.

1937ko ekainaren lehenengo hamabostaldian burutu zen lokomotoraren trasladoa, oso era korapilatsuan, lehenengoz Gallurretik Gasteizera iritsi zen Norte-ko konpainiaren plataforma-bagoi baten gainean. Behin Arabako hiriburura heldu eta gero, trenbide aldaketa egin behar izan zen, eta Olarizun Vasco-Navarro trenaren trenbideetara eraman zuten. Trenbide horietan eta Vascongados trenan abiatu zen Zornotza-Zornotzaraino. Puntu horretatik aurrera, eta Ibaizabal ibaiaren gaineko zubia berreraiki gabe zegoela ikusita, 5 zenbakidun lokomotora errepidez bidaltzea erabaki zuten elkarren segidako trenbide zati laburrak muntatuz. Horrela pixkanaka jo zuen aurrerantz, harik eta Lemoako errepidean dagoen trenbide pasagunera heldu arte. Puntu horretan behin betiko sartu zen Gernikako linean. Berehala egon zen prestaturik zerbitzurako, eta trena 1937ko uztailaren 19an hasi zen berriro martxan.

Behin Zornotza eta Sukarrieta arteko trenan konpondutako lokomotora kopuru nahikoa izan ondoren, 5 zenbakidun lokomotora bere jatorrizko lineara itzuli zen, etortzean erabilitako sistema bera erabiliz, Ibaizabal ibaiaren gaineko zubia oraindik konpondu gabe baitzegoen. Abenduaren 11rako makina berriro zegoen Gallurreko geltokian.

<sup>197</sup> Ferrocarriles Vascongados konpainiaren Krauss lokomotorrei buruzko informazio gehiago izateko ikus Juanjo Olaizola, *Bilbo eta Donostia arteko trenaren material motorea*, 73tik 80rako orr.

forzar el parque motor con motivo de la celebración de la importante feria del último lunes de Guernica. Esta unidad pertenecía a un lote de catorce máquinas suministradas por la casa alemana Krauss de Munich entre 1914 y 1921 y con sus sesenta y cuatro toneladas de peso en servicio fue, sin lugar a dudas, la máquina más pesada que jamás haya circulado por la línea de Amorebieta a Bermeo.<sup>197</sup>

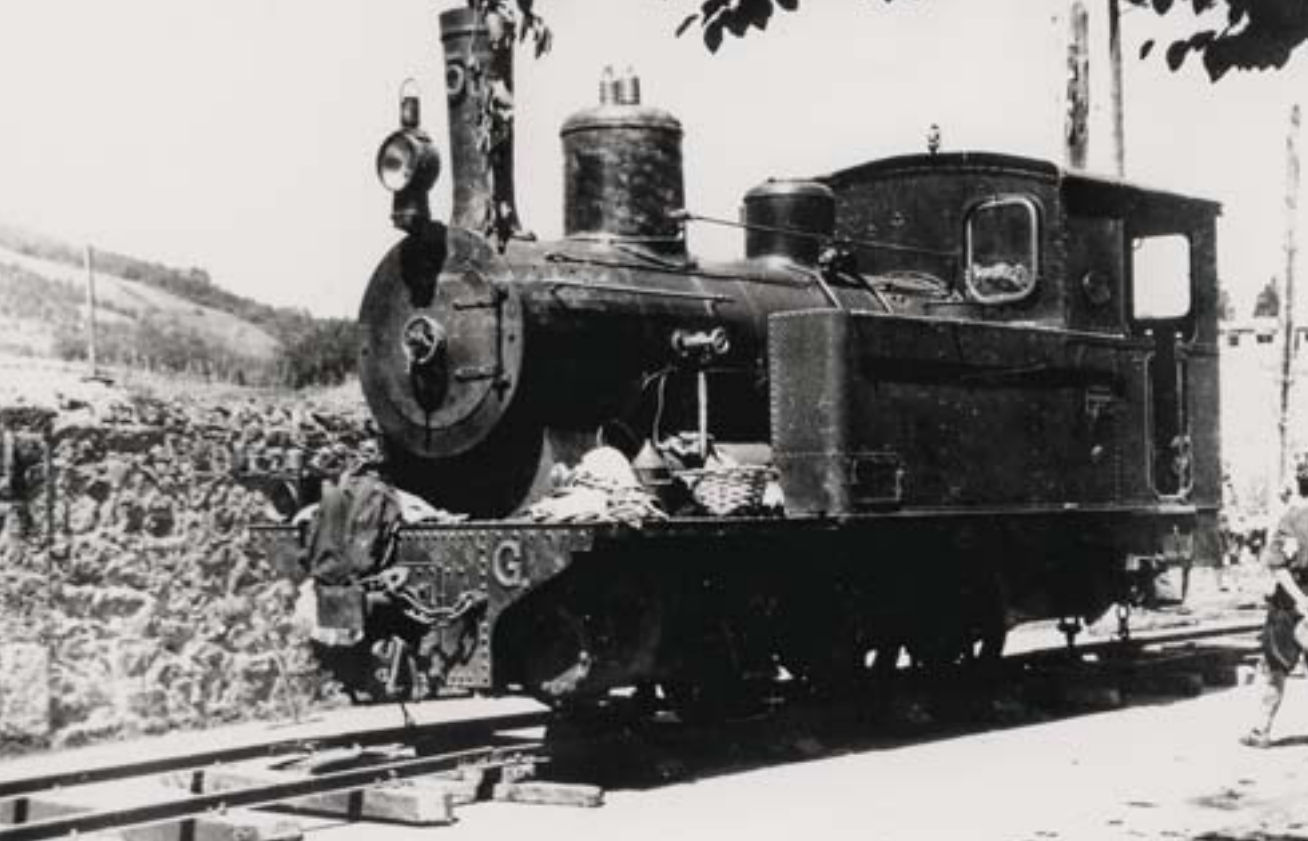
## OTRAS LOCOMOTORAS DE VAPOR

Posiblemente el caso más singular de locomotoras de vapor que han circulado por el Amorebieta a Bermeo ha sido el de la locomotora número 5 del ferrocarril de Sádaba a Gallur (Zaragoza). Esta máquina fue trasladada de urgencia a la línea con el fin de reemprender el servicio tras su caída en manos del ejército nacional. Como el parque de locomotoras presente entonces en la línea no se encontraba operativo debido a las averías sufridas tanto por su sobreexplotación como por los daños sufridos durante el bombardeo de la villa foral, el ejército procedió a su incautación y rápido envío a Guernica.

El traslado de esta locomotora, efectuado durante la primera quincena de junio de 1937, representó una tarea compleja, ya que primero fue enviada de Gallur a Vitoria a bordo de un vagón plataforma de la compañía del Norte. Una vez en la capital alavesa se procedió a su trasbordo a las vías del Vasco-Navarro en Olárizu, para proseguir por este ferrocarril y Vascongados hasta Amorebieta. A partir de este punto, y dado que el puente del Ibaizabal no había sido reconstruido, la número 5 fue enviada a través de la carretera mediante el montaje sucesivo de pequeños tramos de vía, lo que permitió su progresivo avance hasta llegar al paso a nivel de la carretera de Lemoa, punto en que definitivamente se incorporó a la línea de Guernica. Su inmediata puesta en servicio posibilitó la reapertura del ferrocarril el 19 de junio de 1937.

Una vez el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales dispuso de suficientes locomotoras reparadas, la número 5 fue devuelta a su línea originaria, siguiendo el mismo procedimiento que en su recepción, ya que el puente del Ibaizabal todavía no había sido reparado. El 11 de diciembre la máquina se encontraba nuevamente en la estación de Gallur.

<sup>197</sup> Más información sobre las locomotoras Krauss de los Ferrocarriles Vascongados en Juanjo Olaizola, *Material motor del ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, pp. 73 a 80.



SADABA ETA GALLUR ARTEKO TRENBIDEKO 5 ZENBAKIKO LOKOMOTORA. ZORNOTZAKO KALEETATIK ERAMATEN ARI ZIRENEAN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA. LOKOMOTORA Nº 5 DEL FERROCARRIL DE SÁDABA A GALLUR, DURANTE SU TRASLADO POR LAS CALLES DE AMOREBIETA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



LA ROBLAKO TRENBIDEKO 106 ZENBAKIKO "MANUEL ORAA" LOKOMOTORA, 1966AN PRESAZ ALOKATUTAKOIA, DIESEL LOKOMOTORAK ETA AUTOMOTOREEK IZANDAKO MATXURA KOPURU HANDIARI AURRE EGITEKO. BALMASEDA, 1960. ARGAZKIA, PETER WILLEN. LOKOMOTORA Nº 106 "MANUEL ORAA" DEL FERROCARRIL DE LA ROBLA, ALQUILADA URGENTEMENTE EL VERANO DE 1966 ANTE EL CÚMULO DE AVERÍAS QUE REGISTRARON LAS LOKOMOTORAS Y AUTOMOTORES DIESEL. VALMASEDA, 1960. FOTO, PETER WILLEN.

Jasotakoaren arabera, Zornotza eta Bermeo arteko linean ibilitako azken lurrin lokomotora 106 zenbakiduna, «Manuel Oraa» izeneko, izan zen. Makina hori La Roblako Trenari alokatu zituen 1966ko uztailaren 30etik abuztuaren 6ra arte, une hartan linearen lokomotora eta diesel automotore gehienek matxuraren bat zutelako, eta lineak ez zeukan trakzio ibilgailu nahikorik udaldiko egun berotsuetan sortu ohi den eskariaren areagotzeari behar bezala aurre egiteko, hondartzara joateko tren gehiago jarri behar baitziren.

1906an Suitzako Wintenthur enpresak fabrikatu zuen «Manuel Oraa» izeneko lokomotora 1708 fabrika zenbakiarekin tren konpainia suitzar batentzat, Rhatische Trenentzat, alegia. Jatorrizko linea elektrifikatu ondoren, La Roblako Trenaren konpainiak erosi zuen 1952an.<sup>198</sup> Azpimarratzekoa da makina hori Zornotza eta Bermeo arteko linean ibilitako *Compound* espantsio bikoitzeko sistema duen lurrin lokomotora bakarra izan zela, eta kasu horretan bi zilindroduna.

## DIESEL LOKOMOTORAK

Zornotza eta Bermeo arteko linean diesel lokomotorek izandako lehenengo agerpena Sukarrieta eta Bermeo arteko luzapenaren zerbitzua martxan jartzean gertatu zen. Egun hartan, 1955eko abuztuaren 16an hain justu, Vasco-Navarro trenetik ekarritako metalezko karrozeria zuten zenbait bidaiari kotxe dotorek osatzen zuten inaugurazio trena,<sup>199</sup> eta guztien buru, Alsthom makina moderno eta fabrikatu berri bat. Ospakizunak amaitutakoan, tren hori berehala bidali zen Gasteizera, eta bere ordezketsuzko lurrin lokomotorak eta ohiko egurrezko kotxeak hasi ziren zirkulatzen.

1001 zenbakidun lokomotora izan zen inaugurazio trenaren lokomotora titularra. Makina hori Alsthom fabrikatzaile frantsesak fabrikatu zuen 1954ko abenduaren 13an, eta Herri Lanetako Ministerioak Trenbide Estuko Trenak Modernizatu eta Hobetzeko Planarentzat fabrikatutako hogeitauentzeko eskabide baten parte zen.<sup>200</sup> Azpimarratzekoa da makinak egiteko azkartasuna, bada, zergokion kontratua sinatu eta zortzi hilabeteko epean lehenengo

La última locomotora de vapor de la que se tiene noticia que circuló en la línea de Amorebieta a Bermeo fue la número 106 «Manuel Oraa», alquilada al Ferrocarril de La Robla del 30 de julio al 6 de agosto de 1966, en un momento en que por diversas averías en la mayor parte de las locomotoras y automotores diesel, no se disponía del parque tractor necesario para hacer frente al incremento de la demanda propia de los días más calurosos del verano, en los que era necesario establecer numerosos trenes playeros.

La «Manuel Oraa» había sido construida, con el número de fábrica 1708, por la empresa Wintenthur (Suiza) para una compañía ferroviaria helvética, en concreto los Ferrocarriles Rheticos, en 1906. Tras la electrificación de su línea originaria, fue adquirida de ocasión por La Compañía de los Ferrocarriles de La Robla en 1952.<sup>198</sup> Cabe destacar que esta máquina ha sido la única dotada de sistema de doble expansión *compound*, en este caso de dos cilindros, que ha circulado por el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo.

## LOCOMOTORAS DIESEL

La primera incursión de una locomotora diesel en la línea de Amorebieta a Bermeo se produjo con motivo de la puesta en servicio de la prolongación de la línea entre Pedernales y la villa marinera. Ese día, el 16 de agosto de 1955, el tren inaugural estaba formado por una elegante composición de coches de viajeros de carrocería metálica,<sup>199</sup> procedentes del ferrocarril Vasco-Navarro, encabezada por una moderna máquina Alsthom de reciente construcción. Una vez finalizados los actos, este tren fue de inmediato enviado a Vitoria y en su lugar comenzaron a circular las humildes locomotoras de vapor y los tradicionales coches de madera.

La locomotora titular del tren inaugural fue la número 1001, suministrada por el fabricante francés Alsthom como parte de un pedido de veinte unidades cursado por el Ministerio de Obras Públicas el 13 de diciembre de 1954, con destino al Plan de Modernización y Mejora de los Ferrocarriles de Vía Estrecha.<sup>200</sup> Es

<sup>198</sup> Lokomotora honi buruzko informazio gehiago izateko ikus Javier Fernández López, *El Ferrocarril de La Robla*, 100-101. orr. Empresa honek mota horretako zazpi lokomotora ere eduki zituen.

<sup>199</sup> Hirugarren klaseko furgoi/misto bat, lehen eta bigarren klaseko hiru misto eta saloi kotxe dotore bat, Franco eta lagun taldea barruan egonik..

<sup>200</sup> Hogeitauentzeko lokomotora horietatik, Alsthom enpresak sei fabrikatu zituen Tarbesko tailerretan 1955ean, 1001etik 1004era, 1021 eta 1022 zenbakidunak hain zuten ere. Aldiz, gainontzekoak bere baimenarekin Euskalduna lantegian (1005, 1006 eta 1023tik 1027ra arteko zenbakidunak) eta Babcock & Wilcox enpresan (1007, 1008, 1028tik 1032ra) fabrikatu ziren 1958an. Geroago, fabrikatzaile frantses hark oso antzekoak ziren eta 775 zaldi potentzia zuten hamazazpi makina gehiago entregatu ziren zenbait tren konpainiari, haiek berriz 850 zaldi potentziarekin. Bestalde, Tajuñako Trenak modelo horretako bost lokomotora erosi zituen, bi 775 zaldi potentziadunak eta hiru 850ekoak. Informazio gehiago izateko ikus Javier Roselló, «Locomotoras BB Alsthom».

<sup>198</sup> Para más información sobre esta locomotora ver Javier Fernández López et al. en *El Ferrocarril de La Robla*, pp. 100-101. Esta empresa llegó a contar con siete locomotoras de este tipo.

<sup>199</sup> Un mixto tercera-furgón, tres mixtos de primera y segunda clase y un elegante coche salón en el que viajaba el Caudillo y su séquito.

<sup>200</sup> Seis de estas veinte locomotoras fueron construidas por Alsthom en sus talleres de Tarbes, en concreto las números 1001 a 1004, 1021 y 1022, en 1955, mientras que las restantes fueron fabricadas bajo licencia, en 1958, por Euskalduna (números 1005, 1006 y 1023 a 1027) y por Babcock & Wilcox (1007, 1008, 1028 a 1032). Posteriormente, este mismo constructor francés entregó a diversas compañías ferroviarias otras diecisiete máquinas muy similares pero con 850 caballos de potencia, frente a los 775 de las primitivas. Por su parte, el Ferrocarril del Tajuña adquirió cinco locomotoras de este modelo, dos de 775 y tres de 850 caballos. Para más información ver Javier Roselló, en «Locomotoras BB Alsthom».

makinarean entrega burutu baitzen, eta berehala Gernikara bidali zen. Ospakizunak amaitutakoan, 1001 zenbakidun lokomotora Gasteizera eramán zuten, eta handik Bartzelonako Manresa eta Olvan arteko trenera. Bere bizitzaren azken urteetan Kataluniako trenbide estuko lineatan jardun zuen, harik eta 2001ean TECSA eraikuntza enpresak erosi zuen arte. Historiak eskaintzen dituen paradoxak, berrogeita bederatzi urte geroago 1001 zenbakidun lokomotora Bermeora itzuli zen, Mundakako zubi-bidea finkatzeko obretan parte hartzeko.

destacar su rápida construcción, ya que ocho meses después de firmarse el correspondiente contrato, ya había sido entregada la primera máquina, la cual se envió de inmediato a Guernica. Finalizados los festejos, la 1001 se trasladó a Vitoria, desde donde fue remitida al ferrocarril de Manresa a Olván (Barcelona). El resto de su vida activa transcurrió en las líneas de vía estrecha de Cataluña hasta que el año 2001 fue adquirida por la empresa constructora TECSA. Paradojas de la historia, cuarenta y nueve años más tarde, la 1001 regresó a Bermeo para participar en las obras de consolidación del viaducto de Mundaca.



ALSTHOM 1001 DIESEL LOKOMOTORA INAUGURAZIOKO TRENA ERAMATEN, MUNDAKAKO GELTOKIAREN INGURUETAN. ATANASIO SOLANOREN BILDUMA.  
LOCOMOTORA DIESEL ALSTHOM 1001 REMOLCANDO EN TREN INAUGURAL EN LAS INMEDIACIONES DE LA ESTACIÓN DE MUNDACA. COLECCIÓN DE ATANASIO SOLANO.

## TRENBIDE ESTUKO TRENAK HOBETZEKO ETA SUSTATZEKO ESTATUAREN PLANA

1953. urtean, gobernua Trenbide Estuko Trenak Hobetzeko eta Sustatzeko Estatuaren Plana bultzatu zuen. Ibilgailuak modernizatzea zen plan horren xede nagusia, «beharrezko ekipoaren tipo bateratuak eskuratuz, horrela finantziarioa eta nolabaiteko garrantzia duen serie fabrikazioa ahalbideratzeko, eta gainera, fabrikazio merkeagoa eta kontserbazio zein konponketa errazagoak lortzeko».<sup>201</sup> Proiektuak, ibilgailuetan seihun eta hirurogeita hemezortzi milioi pezeta inbertitzea aurreikusten zuen, eta berrehun milioi baino gehiago azpiegituraren hobekuntzan.

Planaren kargu erosi beharreko ibilgailuak hautatzeko asmoz, interesdun tren-konpainien trakzio teknikoek bilera ugari antolatu zituzten, Explotación de Ferrocarriles por el Estado izeneko konpainiakoak barne zeudelarik, eta azkenean hiru diesel lokomotora mota, bi diesel automotore modelo eta elektriko bat, zegozkien atoiakin kontratatzea erabaki zuten, baita furgoi automotore elektriko serie labur bat ere.

Herri Lanetako Ministerioak kontratatu zuen aipatutako material guztia zuzenean, eta ibilgailuren bat erosi zuten enpresa guztiak hitzarmena sinatu zuen, bost urteko epean eta estatuak bermatutako kredituen bidez, materialaren kostua ordaintzeko konpromisoa har zezaten. Maileguaren zenbateko osoa amortizatzen ez zen bitartean, unitateak ministerioaren eskutan geratuko ziren, eta ez ordaindu edo gaizki kontserbatu edo etekinik ez ateratzekotan kendu eta beste konpainia bati emateko eskubidea zuen.

Hasiera batean plan horretako motor eta atoiak eramateko material guztiari Herri Lanetako Publikoko Ministerioak definitutako matrikulazio bateratua jarri bazitzaion ere, geroago hainbat enpresa ustiatzailek matrikula horiek aldatu egin zituzten, irizpide propioei jarraituz.

Azkenez, ondorengo hauek izan ziren erositako ibilgailuak:

- Lineako hoge lokomotora diesel-elektro, 750 zaldi potentziadun kabina batekoak, eta 1000 seriean matrikulatuak.<sup>201</sup> Lehe-

## EL PLAN DE MEJORA Y AYUDA DEL ESTADO A LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA

En el año 1953, el gobierno impulsó el Plan de mejora y ayuda del Estado a los ferrocarriles de vía estrecha, cuyo principal objetivo era la modernización del material móvil mediante «la adquisición de tipos unificados del equipo que se necesita, haciendo posible así su financiación y la fabricación en series de alguna importancia, además de conseguir un abaratamiento de su construcción y una simplificación de su conservación y reparación».<sup>201</sup> El proyecto preveía una inversión total de seiscientos setenta y ocho millones de pesetas destinados a material móvil, así como algo más de doscientos millones para la realización de mejoras en la infraestructura.

Para la definición del material móvil a adquirir a cargo del plan, se convocaron numerosas reuniones entre los técnicos de tracción de las diversas compañías ferroviarias interesadas, incluida la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, los cuales finalmente determinaron la contratación de tres tipos diferentes de locomotoras diesel, dos modelos de automotores diesel y uno eléctrico con sus correspondientes remolques, así como una corta serie de furgones automotores eléctricos.

Todo el material citado fue contratado directamente por el Ministerio de Obras Públicas, organismo que estableció convenios con las empresas en las que iban a circular estos vehículos, por los que éstas se comprometían a hacer efectivo el importe en el plazo de cinco años mediante créditos avalados por el Estado. En tanto que el importe del préstamo no estuviera totalmente amortizado, las unidades quedaban a disposición del Ministerio, pudiendo llegar a retirarlo para entregarlo a otra compañía en caso de impagos, mala conservación o falta de rendimiento.

Todo el material motor y remolcado objeto de este plan recibió inicialmente una matriculación unificada definida por el Ministerio de Obras Públicas, aunque posteriormente muchas de las empresas explotadoras la modificaron según sus propios criterios.

Finalmente, los vehículos adquiridos fueron los siguientes:

- Veinte locomotoras diesel-eléctricas de línea, monocabinas de 750 caballos de potencia, matriculadas en la serie 1000,<sup>202</sup> cons-

<sup>201</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1953ko uztailak 18, 4.326tik 4.329rako orr.

<sup>202</sup> 1001tik 1008ra eta 1021etik 1032ra, lehenengokoak ez bezala, trenerako aire konprimatuzko balazta zuten, eta gainontzekoek, berriz, hutsezko balazta.

<sup>201</sup> Boletín Oficial del Estado, 18 de julio de 1953, pp. 4.326 a 4.329.

<sup>202</sup> 1001 a 1008 y 1021 a 1032, diferenciándose las primeras por disponer de freno de aire comprimido para el tren, mientras que las restantes contaban con freno de vacío.

nengo seiak Frantziako Alsthom fabrikatzaileak fabrikatuak eta gainontzekoak Euskaldunak eta Babcock & Wilcox enpresek egindakoak.

- Lineako hamar lokomotora diesel-hidrauliko, 675 zaldi potentziadun bi kabinadunak, 1.100 seriean matrikulatuak eta Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval izeneko enpresak fabrikatuak, Schneider-Creusot eta Krupp fabrikatzaileen baimenarekin.
- Lineako hamar lokomotora diesel-elektro, 675 zaldi potentziadun bi kabina zituzten, eta transmisioa izan ezik, aurrekoen oso antzekoak ziren. 1150 seriearekin matrikulatu zituzten. Horiek ere Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval enpresak fabrikatu zituen Schneider-Creusot fabrikatzaileen baimenarekin.
- Zerbitzu mistoko hamar lokomotora diesel-hidrauliko, 500 zaldi potentziadunak, 1200 seriean matrikulatuak eta CAF enpresak fabrikatuak Beasaingo lantegian, Batignolles-Châtillon etxe frantsesaren baimenarekin.
- Hogeita bost automotore diesel Ferrostaal, 2001etik 2006rako eta 2011tik 2029rako serietan matrikulatuak. Lehenengo seiak Alemaniako Esslingen enpresak fabrikatu zituen, eta gainontzekoak Euskaldunak. Horri hamalau atoi gehitu zitzaizkion.<sup>203</sup>
- Hogeita bost automotore diesel, Tours-eko Billard etxe frantsesak fabrikatuak eta Peñarroya eta Puertollano arteko trenaren tailetan muntatuak, 2101etik 2104ra eta 2111tik 2131rako serietan matrikulatuak. Serie honek ere hamalau atoi zituen.<sup>204</sup>
- Hogeita automotore elektro eta hamabi atoi, 3000 eta 6000 serietakoak, hurrenez hurren, eta Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval enpresak fabrikatuak.
- Hiru furgoi automotore elektro, 3100 seriekoak, baita Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval enpresak fabrikatuak ere.

Billard automotoreak eta furgoi automotore elektroak kendurik, trenbide estuko trenak hobetzeko eta sustatzeko estatuaren planari jarraituz erositako material mugikorren serietako ibilgailu guztiek noiz edo noiz zirkulatu zuten Zornotza eta Bermeo arteko linean.

truidas las seis primeras por Alsthom en Francia y las restantes por Euskalduna y Babcock & Wilcox.

- Diez locomotoras diesel-hidráulicas de línea, bicabinas, de 675 caballos de potencia, matriculadas en la serie 1100 y construidas en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval bajo licencia Schneider-Creusot y Krupp.
- Diez locomotoras diesel-eléctricas de línea, bicabinas, de 675 caballos de potencia y salvo en lo referente a la transmisión, muy similares a las anteriores, matriculadas en la serie 1150. También fueron construidas en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval bajo licencia Schneider-Creusot.
- Diez locomotoras de servicio mixto diesel-hidráulicas, de 500 caballos de potencia, matriculadas en la serie 1200, construidas por CAF en su factoría de Beasaín bajo licencia de la casa francesa Batignolles-Châtillon.
- Veinticinco automotores diesel Ferrostaal, matriculados en las series 2001 a 2006 y 2011 a 2029, construidos los seis primeros por Esslingen (Alemania) y el resto por Euskalduna, a los que se sumaban catorce remolques.<sup>203</sup>
- Veinticinco automotores diesel construidos por la casa francesa Billard en Tours y ensamblados en los talleres del ferrocarril de Peñarroya a Puertollano, que fueron matriculados en la serie 2101 a 2104 y 2111 a 2131. Esta serie también contaba con diez remolques.<sup>204</sup>
- Veinte automotores eléctricos y doce remolques, series 3000 y 6000 respectivamente, construidos en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval.
- Tres furgones automotores eléctricos, serie 3100, construidos también por la Sociedad Española de Construcción Naval.

A excepción de los automotores Billard y los furgones automotores eléctricos, los vehículos de las restantes series de material móvil adquiridos a raíz del plan de mejora y ayuda del Estado a los ferrocarriles de vía estrecha circularon en un momento u otro de su historia por la línea de Amorebieta a Bermeo.

<sup>203</sup> 5001etik 5005era eta 5011tik a 5019rako serieak, lehenengo zortziak Esslingen enpresak fabrikatuak eta gainontzekoak Euskaldunak.

<sup>204</sup> 1961ean serie honetan Ferrotrade enpresa espainiarrak fabrikatutako bost automotore eta sei atoi gehiago erantsi ziren (2141etik 2145era eta 5111tik 5116rako seriea).

<sup>203</sup> Series 5001 a 5005 y 5011 a 5019, los ocho primeros construidos por Esslingen y los restantes por Euskalduna.

<sup>204</sup> En 1961 la serie fue ampliada con cinco automotores y seis remolques (serie 2141 a 2145 y 5111 a 5116) construidos en España por Ferrotrade.



1200 SERIEKO DIESEL LOKOMOTOREN ERAIKUNTZA CAF ENPRESAK BEASAINEN ZUEN LANTEGIAN. LOKOMOTORA HORIEK BIDE ESTUKO TRENBIDEEN LAGUNTZARAKO ETA HOBEKUNTZARAKO PLANAREN BARRUAN ZEUDEN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

CONSTRUCCIÓN DE LOCOMOTORAS DIESEL DE LA SERIE 1200 EN LA FACTORÍA DE CAF EN BEASÁIN. ESTAS LOCOMOTORAS FORMABAN PARTE DEL PLAN DE AYUDA Y MEJORA DE LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

1958ko uztailaren 28an lehenengo aldiz agertu zen benetako diesel-Zornotza eta Bermeo arteko trenaren trakzio zerbitzuan, egun hartan 1151 zenbakidun lokomotora diesel-elektroa jaso baitzen. Makina hori Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval enpresak fabrikatu zuen urte hartan bertan. Zenbait hilabete beranduago, zehazki azaroaren 19an, 1152 zenbakidun lokomotora, aurrekoaren bikia, zen bigarren unitate bat iritsi zen, eta berarekin abenduaren 11n zenbait aginte anizkoizdun gidatze froga burutu zuten. Geroago serie horretako beste lokomotora batzuk zirkulatu zuten linea honetan (1158 eta 1159 zenbakidunak, hain zuzen).

Ondorengo hau izan zen 1150 serieko lokomotora diesel-elektrokoek izan zuten eboluzioa Zornotza eta Bermeo arteko linean:

### 1151 zenbakidun Lokomotora

Makina horrek egoera egonkor samarrean iraun zuen linean harik eta 1969ko martxoaren 8an Santander eta Bilbo arteko trenera eramane arte, bertako trakzio zerbitzua indartzeko. Bere ordean 1104 zenbakidun lokomotora diesel-hidraulikoa jaso zen aldi baterako.

### 1152 zenbakidun Lokomotora

Denbora laburra iraun zuen 1152 zenbakidun lokomotorak Zornotza eta Bermeo arteko trenean, 1960. urtearen amaieran Castro

La verdadera dieselización del servicio de tracción del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo dio comienzo el 28 de julio de 1958, al recibirse la locomotora diesel-eléctrica 1151, construida ese mismo año en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval. Pocos meses más tarde, concretamente el 19 de noviembre, llegaba una segunda unidad, gemela de la anterior, la 1152, con la que el 11 de diciembre se realizaron pruebas de conducción en mando múltiple. Posteriormente otras locomotoras de esta misma serie, en concreto las 1158 y 1159 circularon también en esta línea.

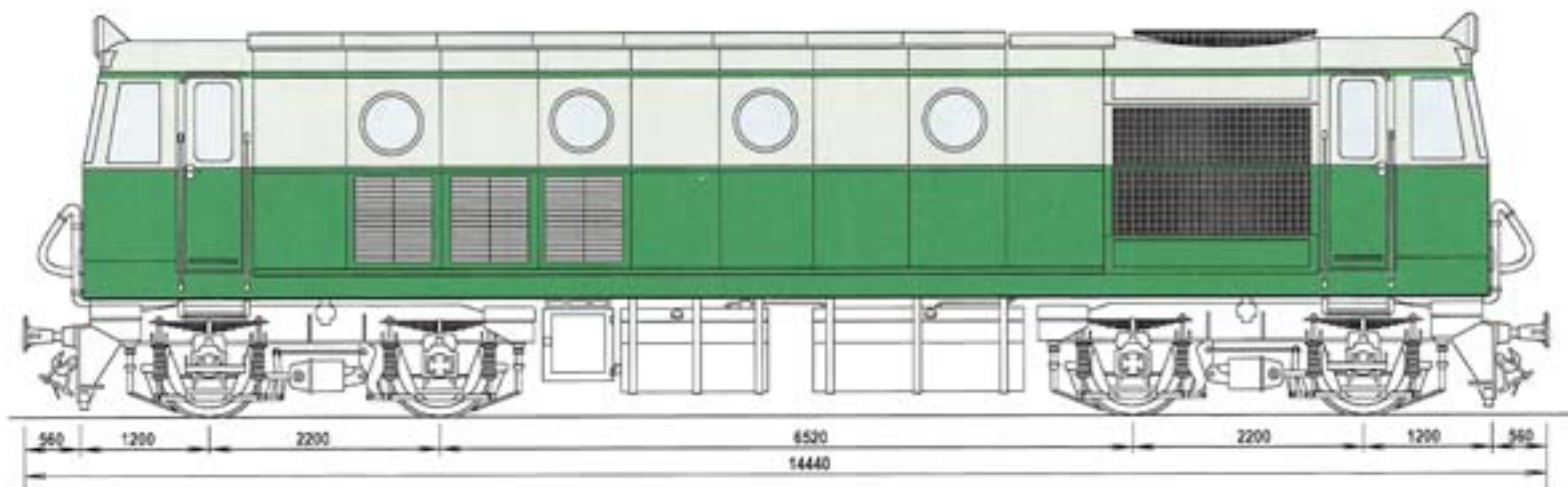
La evolución de las locomotoras diesel-eléctricas de la serie 1150 en la línea de Amorebieta a Bermeo fue la siguiente:

### Lokomotora 1151

Permaneció en la línea de modo más o menos estable hasta el 8 de marzo de 1969 cuando fue remitida al ferrocarril de Santander a Bilbao con el fin de reforzar su servicio de tracción. En su lugar se recibió de forma temporal la diesel-hidráulica 1104.

### Lokomotora 1152

Poco tiempo permaneció la 1152 en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, ya que a finales de 1960 fue remitida a la línea



1150 SERIEKO DIESEL LOKOMOTOREN ESKEMA. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.

ESQUEMA DE LAS LOCOMOTORAS DIESEL DE LA SERIE 1150. DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



eta Traslaviña arteko lineara bidali baitzuten, eta 1963. urtearen erdialdera arte zirkulatu zuen linea horretan, denbora labur batean izan ezik, 1961eko ekainaren 28tik uztailaren 19ra bitartean hain justu ere. Egun horietan Gernikan egon zen. Berriri etorri zen lineara, eta Zornotza eta Bermeo arteko linean ibili zen 1966ko uztailaren 30era arte. Egun horretan Balmasedan dauden La Robla-ko Trenaren tailerretara bidali zuten konpontzera. 60ko hamarkadaren amaierara jatorrizko lineara itzuli zen harik eta FEVE konpainiaren beste lineak elektrifikatu arte.

### 1158 zenbakidun Lokomotora

Peñarroya eta Puertollano arteko trenean eta Santander eta Bilbo artekoan zirkulatu ondoren, 1965eko abuztuan heldu zen Zornotza eta Bermeo arteko trenera. 1972ko azarora arte iraun zuen linea honetan, eta hilabete hartan Balmasedako tailerretara bidali zuten konpontzeta garrantzitsua egin ziezaioten. Geroago FEVE konpainiaren linea ugaritan zirkulatu zuen, Ferrocarriles de Valencia trenean barne. Azkenean, 1989an, Trenaren Euskal Museoak jaso zuen.

de Castro a Traslaviña, donde circuló hasta mediados de 1963, salvo un breve intervalo entre el 28 de junio y el 19 de julio de 1961 en que estuvo en Guernica. Tras su regreso, trabajó entre Amorebieta y Bermeo hasta el 30 de julio de 1966, fecha en que fue enviada a reparar a los talleres del Ferrocarril de La Robla en Valmaseda. A finales de los años sesenta regresó a su línea original hasta que tras la electrificación fue remitida a otras líneas de FEVE.

### Lokomotora 1158

Llegó al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo en agosto de 1965, tras haber pasado previamente por el Peñarroya-Puertollano y el Santander-Bilbao. Permaneció en la línea hasta noviembre de 1972, fecha en que fue enviada a los talleres de Valmaseda para proceder a una gran reparación. Posteriormente circuló por numerosas líneas de FEVE, incluidos los ferrocarriles de Valencia, siendo preservada en 1989 por el Museo Vasco del Ferrocarril.



CREUSOT LOKOMOTOREN ERAIKUNTZA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL IZENEKOAREN LANTEGIAN, SESTAON, TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA. CONSTRUCCIÓN DE LAS LOCOMOTORAS CREUSOT EN LA FACTORÍA DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL EN SESTAO. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



1158 LOKOMOTORA KONPONTZEN, GERNIKAN.  
ARGAZKIA, XAVIER SANTAMARÍA.  
LOCOMOTORA 1158 EN REPARACIÓN EN  
GUERNICA. FOTO, XAVIER SANTAMARÍA.

### 1159 zenbakidun Lokomotora

Peñarroya eta Puertollano arteko trenetik etorri zen 1967ko uztailearen 4an, eta Zornotza eta Bermeo arteko linean ibili zen elektrifikatzea burutu baino egun batzuk lehenagora arte. Izan ere, 1973ko maiatzaren 15ean diesel motorren aleak jasotzeko lana zela eta, matxura larria izan zuen.

Nahiz eta lokomotora horien parte hartzeak Zornotza eta Bermeo arteko trenari lurrin trakzioa kentzeko aukera eman, egia esateko, oso hala-moduzko emaitza eragin zuten. Matxura asko izan zituzten, gehienbat trakzio-motor elektrikoiei zegokienez. Jarraian agertzen zaigun txostenean argi eta garbi adierazten dira linea honetako tren gidariekin jasan behar izaten zituzten larrialdiak, txostena mugimenduaren inspektoreak idatzi zuen 1970eko maiatzaren 29an:

*Atzoko egunean, hilak 28, 1152 zenbakidun diesel lokomotorak garrantzizko matxura izan zuen 520 zenbakidun trena atoian eramaterakoan, zazpi kotxek eta bi furgoi osatzen dute tren hori, eta 160 tonako pisua dauka, hain zuzen ere bidaiari-trenek tren-ibilgailuak atoian eramateko baimendutakoak dituztenak Zornotza eta Zugastietara arteko tartean. Zenbait alferrikako saiakera egin eta gero, tren-gida-*

### Locomotora 1159

Fue recibida el 4 de julio de 1967 procedente del ferrocarril de Peñarroya a Puertollano, permaneciendo en la línea de Amorebieta a Bermeo hasta las vísperas de la electrificación, ya que el 15 de mayo de 1973 sufrió una grave avería por agarrotamiento del motor diesel.

Aunque el concurso de estas locomotoras permitió suprimir la tracción vapor en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, lo cierto es que su resultado fue bastante mediocre, con frecuentes averías, principalmente en lo que respecta a los motores eléctricos de tracción. Un exponente de las situaciones a las que debían enfrentarse los maquinistas de esta línea lo aporta el siguiente informe del inspector de movimiento, fechado el 29 de mayo de 1970:

*En el día de ayer, 28 del actual, la locomotora diesel 1152 sufrió avería de alguna consideración al pretender remolcar el tren 520, compuesto por siete coches y 2 furgones, con un tonelaje de 160 que son precisamente las autorizadas para ser remolcadas en trenes de viajeros en el trayecto de Amorebieta a Zugastietara, teniendo que ser seccionado el tren en dos partes después de varios intentos por parte del maqui-*

ria den Victoriano Felipe Gómez jaunak bi zatitan banandu izan zuen trenea. 0,900 kilometro puntura iritsi bezain laster, trenea gelditu behar izan zuen, makinak labain egiten zuen eta, baina aipatutako tren-gidariak ez zuen sumatu makinak inolako matxurarik zuenik. Dena dela, aurrera joateko ezintasuna ikusirik, lau ibilgailurekin aurrera segitzea erabaki zuten, makina Zugaztietara itzuli arte, gainontzeko bostak puntu horretan banandurik geldituz. Trenaren lehenengo zatia Zugaztietara heldu zenean, matxura bat zegoela konturatu ziren, eta Bermeoraino segitzea agindu zioten, izan ere, Gernikatik joatekoa zen 1158 zenbakidun diesel makinak trenaren bigarren zatia atoian eramango zuen. Konbinatua dela eta, 520 zenbakidun trenea hogeita minutuko atzerapenarekin irten zen Zornotzatik, arestian aipatutakoa dela eta, berrogeita minutu atzeratu zen, eta Zugaztietan makinaren azterketak dela eta, bi minutu, alegia, orotara ordubete eta bi minutu.

Goian aipatutako lokomotora diesel-elektrikoez gain, euren anai-arrebak ziren diesel-hidraulikoak ere agertu ziren Zornotza eta Bermeo arteko trenean, batez ere linearen titularraren bat ordezkatu beharra zegoenean. Ordezkapen horien arrazoi nagusiak, matxuraren bat izatea edo Casilla zein Balmasedako tailerretara konpontzera eraman behar izatea izaten ziren. Izan ere, Gernikan zituzten baliabideak inoiz ez ziren gauza unitate haien mantentze lanari behar bezala burutzeko. Horrela, hurrengo lokomotora hauen presentzia jaso dugu:



1159 LOKOMOTORA BERMEOKO GELTOKIAN. ARGAZKIA, MARCEL LE GUAY.  
LOKOMOTORA 1159 EN LA ESTACIÓN DE BERMEO. FOTO, MARCEL LE GUAY.

nista, Sr. Victoriano Felipe Gómez. A la llegada al punto kilométrico 0,900, detuvo su marcha por patinaje de la máquina sin que el citado maquinista advirtiera la existencia de avería alguna en la máquina. Sin embargo, ante la imposibilidad de continuar se dispuso que el tren continuara con solo 4 vehículos, quedando los 5 restantes, hasta el regreso de la máquina desde Zugastietara, segregados en el indicado punto. A su llegada con el primer corte a Zugastietara se observó la existencia de la avería y se ordenó que continuara su marcha hasta Bermeo y que de Guernica se enviara la otra máquina diesel 1158 para remolcar la otra parte del tren segregado. El retraso ocasionado al tren 520 fue de veinte minutos, con que salió de Amorebieta por el combinado, cuarenta minutos por las causas mencionadas, dos en Zugastietara por reconocimiento de la máquina que hacen un total de una hora y dos minutos.

Además de las locomotoras diesel-eléctricas arriba citadas, el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo también fue visitado por sus hermanas diesel-hidráulicas, sobre todo cuando era necesario sustituir alguna de las titulares de la línea por avería, o por envío a los talleres de La Casilla o Valmaseda a reparar, dado que los medios disponibles en Guernica resultaron siempre insuficientes para hacer frente al correcto mantenimiento de estas unidades. Así, hay constancia de la presencia de las siguientes locomotoras:



1159 LOKOMOTORA VASCO-NAVARROAREN METALEZKO KOTXEZ OSATURIKO TRENAREN BURU, GERNIKAKO GELTOKIAN . ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
LOCOMOTORA 1159 ENCABEZANDO UN TREN DE COCHES METÁLICOS DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.

### 1101 zenbakidun Lokomotora

Santander eta Bilbo arteko trenari egokitutakoa; bertan DH-1 matrikula jarri zioten. Linearen lokomotora titularrek etengabe matxurak izaten zituenez, Zornotza eta Bermeo arteko linean zirkulatu zuen 1966ko apirilaren 16tik 18ra, trakzioa indartu ahal izateko.

### 1102 zenbakidun Lokomotora

Santander eta Bilbo arteko trenari egokitutakoa; enpresa horrek DH-2 matrikula jarri zion. Jasotako datuen arabera, soilik 1963ko urriaren 27tik 29ra bitartean zirkulatu zuen Zornotza eta Bermeo arteko linean, eta Gernikako urriko azken astelehen ospetsuaren ospakizunetan erabili zuten makina, linearen motor materiala indartzeko.

### 1103 zenbakidun Lokomotora

Hasiera batean Ferrocarriles de Mallorca konpainiari egokitutako lokomotora horrek 1965eko martxoaren 27tik maiatzaren 5era zirkulatu zuen soilik, matxuraturik zegoen 1152 zenbakidun lokomotora ordezkatzeko.

### Locomotora número 1101

Asignada al ferrocarril de Santander a Bilbao, donde fue matriculada como DH-1, circuló en la línea de Amorebieta a Bermeo del 16 al 18 de abril de 1966, a fin de reforzar la tracción ante las constantes averías de las locomotoras titulares de la línea.

### Locomotora número 1102

Asignada al ferrocarril de Santander a Bilbao, había sido matriculada en esta empresa como DH-2. Únicamente hay constancia de su paso por la línea de Amorebieta a Bermeo entre el 27 y el 29 de octubre de 1963, al ser empleada como refuerzo del material motor de la línea con motivo de la popular feria del último lunes de Guernica.

### Locomotora número 1103

Esta locomotora, inicialmente asignada a los Ferrocarriles de Mallorca circuló únicamente del 27 de marzo al 5 de mayo de 1965, con el fin de sustituir a la 1152 que se encontraba averiada.



1158 DIESEL LOKOMOTORA GAUR EGUN AZPEITIKO TRENAREN EUSKAL MUSEOAN DAGO GORDETA. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.

LA LOCOMOTORA DIESEL 1158 SE ENCUENTRA EN LA ACTUALIDAD PRESERVADA EN EL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL EN AZPEITIA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



SANTANDER ETA BILBO ARTEKO DH-3 LOKOMOTORA DIESEL-HIDRAULIKOA, ZUGAZTIETAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA, XAVIER SANTAMARÍA.

LOCOMOTORA DIESEL-HIDRÁULICA DEL FERROCARRIL DE SANTANDER A BILBAO DH-3 EN LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. FOTO, XAVIER SANTAMARÍA.

## 1104 zenbakidun Lokomotora

Lokomotora hori hasiera batean Valentziako Carcagente eta Denia arteko trenari egokitu zioten, eta Gernikara bidali zuten 1969ko martxoaren 8an, 1151 zenbakidun lokomotora ordezkatzeko. Egun hartan Balmasedara bidali zuten konpontzera, eta apirilaren 24an FEVE konpainiaren Casillako tailerretara itzuli zen. Geroago, lokomotora parkearen larrune berria zela eta, berriro etorri zen lineara, udako zerbitzua indartuz 1970eko uztailaren 18 eta 19an.

## 1105 zenbakidun Lokomotora

Hasiera batean Astillero eta Ontaneda arteko trenari egokitutako lokomotora izan zen. 1964ko martxoaren 6an iritsi zen Gernikara, matxuraturik zegoen 1152 zenbakidun lokomotora ordezkatzeko, eta hilabete beranduago itzuli zen berriro bere ohiko lekura.

## Locomotora número 1104

Esta locomotora, inicialmente asignada al ferrocarril valenciano de Carcagente a Denia fue enviada a Guernica el 8 de marzo de 1969 en sustitución de la 1151, enviada en esa fecha a reparar a Valmaseda, siendo devuelta el 24 de abril a los talleres de FEVE en La Casilla. Posteriormente regresó a la línea para superar un nuevo bache en el parque motor, a fin de reforzar el servicio de verano los días 18 y 19 de julio de 1970.

## Locomotora número 1105

Asignada inicialmente al ferrocarril de Astillero a Ontaneda, llegó a Guernica el 6 de marzo de 1964 para sustituir la 1152 averiada, siendo devuelta un mes más tarde.



ALSTHOM 1004 DIESEL LOKOMOTORA GAUR EGUN AZPEITIKO TRENAREN EUSKAL MUSEOAN DAGO GORDETA. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

LA LOKOMOTORA DIESEL ALSTHOM 1004 SE ENCUENTRA EN LA ACTUALIDAD PRESERVADA EN EL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

## 1110 zenbakidun Lokomotora

1110 zenbakidun lokomotora bezala, jatorriz Astillero eta Ontaneda arteko trenari egokitu zioten, eta 1969ko ekainaren 20tik uztailearen 2ra bitartean zirkulatu zuen Zornotza eta Bermeo arteko linean.

Arazo larriak gertatu ziren material motorraren urte kritiko haie-tan. Hori zela eta, eta parkea indartzeko helburuz, noizean behin Alsthom fabrikatzailearen lokomotora diesel-elektrikoez baliatu ziren. Makina haiek 1955ean Bermeorako luzapenaren inaugura-zioan parte hartu zuenaren antzekoak ziren. Zehazki Santander eta Bilbo arteko trenaren parkean SB-1 matrikula zuen 1022 zenba-kidun lokomotora behin baino gehiagotan izan zela jaso dugu:

- 1963ko azaroaren 2tik 6ra, matxuraturik zegoen 1152 lokomo-tora ordezkatzuz.
- 1965eko otsailaren 27tik martxoaren 5era.
- 1966ko azaroaren 18tik abenduaren 6ra.
- 1969ko apirilaren 5etik 20ra, matxuraturik zegoen 1159 zenba-kidun lokomotora ordezkatzuz.

1973ko otsailaren 10ean Ferrocarril Vasco-Asturiano konpainiaren 1004 zenbakidun lokomotora iritsi zen lineara, tren gidari titula-rra zen Inclán jaunak lagunduta. Makina hori aurrekoen oso an-tzekoa zen, baina Alsthom fabrikatzaileak 1965ean entregatutako modelo berekoa (beraz, 850 zaldi potentziaduna).<sup>205</sup> Trakzio elek-trikoa behin-betiko martxan ipini arte zirkulatu zuen linean, eta FEVE konpainiak matrikulatu zuen, 1053 zenbakia egokituz. Konpainia estatal horren zenbait lineatan zerbitzua eskaini ondo-ren, Trenaren Euskal Museoari utzi zioten 2003. urtean. Gaur egun konponduta eta zirkulatzeko prest dago.

## BESTE DIESEL LOKOMOTORA BATZUK

Goian aipatutako lokomotorez gain, hasiera batean maniobra-zer-bitzuetarako diseinatutako neurri txikiagoko makina batzuk ere zirkulatu izan dute Zornotza eta Bermeo arteko linean.

Traktore txiki bat izan zen Zornotza eta Bermeo arteko trenean agertutako mota horretako lehenengo makina. Rurthaler etxe ale-maniarrak fabrikatu zuen 1955ean, eta 3129 fabrika zenbakia jarri zitzaion. Traktore hori Vasco-Navarro trenetik etorri zen linea ho-

## Lokomotora número 1110

Al igual que la 1110 fue en origen asignada al ferrocarril de Asti-llero a Ontaneda, circulando en la línea de Amorebieta a Bermeo entre el 20 de junio y el 2 de julio de 1969.

En estos años críticos, de grandes problemas en el material mo-tor, también se recurrió en ocasiones al refuerzo del parque con locomotoras diesel-eléctricas Alsthom similares a la que en 1955 inauguró la prolongación a Bermeo. En concreto hay constancia de la presencia de la locomotora 1022, que había sido matricula-da en el parque del Santander-Bilbao como SB-1, en diversas ocasiones:

- Del 2 al 6 de noviembre de 1963 en sustitución de la locomoto-ra 1152, averiada.
- Del 27 de febrero al 5 de marzo de 1965.
- Del 18 de noviembre al 6 de diciembre de 1966.
- Del 5 al 20 de abril de 1969 con el fin de reemplazar a la 1159 por avería.

Muy similar a las anteriores, pero del modelo suministrado por Alsthom en 1965 y por tanto de 850 caballos de potencia, llegó el 10 de febrero de 1973 la locomotora número 1004 del Ferroca-rril Vasco-Asturiano,<sup>205</sup> acompañada de su maquinista titular, Sr. Inclán. Circuló en la línea hasta la definitiva puesta en servicio de la tracción eléctrica. Esta máquina, matriculada por FEVE con el número 1053, prestó servicio en varias líneas de la compañía es-tatal hasta su cesión en el año 2003 al Museo Vasco del Ferroca-rril. En la actualidad se encuentra restaurada y en orden de mar-cha.

## OTRAS LOKOMOTORAS DIESEL

Además de las locomotoras arriba citadas, en la línea de Amore-bieta a Bermeo también han circulado máquinas de menores di-mensiones y en principio diseñadas para servicios de maniobras.

La primera de las máquinas de este tipo en recalar en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo fue un pequeño tractor construido por la casa alemana Rurthaler en 1955 con el número de fábrica 3129, que llegó a la línea, procedente del Vasco-Navarro, el 1 de diciem-

<sup>205</sup> Konpainia hau 1972. urtean sartu zen FEVE konpainian.

<sup>206</sup> Esta compañía se había integrado en FEVE en 1972.



1300 SERIEKO DIESEL LOKOMOTORAK BERMEOKO LINEAN LANEAN ARITU IZAN DIRA BIDEA BERRIZTATZEKO ETA ELEKTRIFIKATZE LANETAN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA. LAS LOCOMOTORAS DIESEL DE LA SERIE 1300 HAN TRABAJADO EN LA LÍNEA DE BERMEO DURANTE LAS OBRAS DE ELECTRIFICACIÓN Y EN LAS RENOVACIONES DE VÍA. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



OBREN KONTRATISTEK ERE ERABILI IZAN DITUZTE EUREN LOKOMOTORAK TRENBIDEA BERRIZTATZEKO LANETAN, TECSARENA ZEN ETA BIZKAIKO LABE GARAIETATIK EKARRITA ZEGOEN MAKINA HONEKIN GERTATZEN DEN BEZALA. 1990. URTEA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.

LOS CONTRATISTAS DE OBRAS TAMBIÉN HAN EMPLEADO LOCOMOTORAS DE SU PROPIEDAD EN LAS RENOVACIONES DE VÍA COMO ES EL CASO DE ESTA MÁQUINA PROCEDENTE DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA PERTENECIENTE A TECSA. AÑO 1990. FOTO, JAVIER VIVANCO.





FEVEREN 1600 SERIEKO DIESEL LOKOMOTOREK MERKANTZIEEN TRENAK ETA TRANSCANTÁBRICO ENTZUTETSUA ERAMAN IZAN DITUZTE BERMEOKO LINEATIK. GERNIKA, 1988. ARGAZKIA, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.

LAS LOCOMOTORAS DIESEL DE LA SERIE 1600 DE FEVE HAN ARRASTRADO TRENES DE MERCANCÍAS Y EL PRESTIGIOSO TRANSCANTÁBRICO POR LA LÍNEA DE BERMEO. GUERNICA, 1988. FOTO, PEDRO PÉREZ AMUCHASTEGUI.

netara 1961eko abenduaren 1ean, baina potentzia txikikoa zenez, apenas ibili zen lanean, eta azkenean 1963ko abuztuaren 9an Santander eta Bilbo arteko trenaren Etxetxo plazako tailerretara eramán zuten.

1966ko azaroaren 24an FEVE konpainiak tren linea horren esku jarritako maniobra lokomotora berri bat iritsi zen, 1301 zenbakidun lokomotora, hain zuzen. Traktore hori Sociedad Española de Construcción Naval izeneko enpresak fabrikatu zuen 1965 eta 1968ren artean zenbait konpainiarentzat, eta hogeita bederatzí makinako familia bateko kide zen.<sup>206</sup> Dagokigun lokomotora tuneletako galiboa zabaltzeko obretan aritu izan zen. Lan hori ezinbestekoa zen linea elektrifikatu ahal izateko. 1968ko otsailaren 28an bidali zuten zenbait hilabete lehenago itxitako Vasco-Navarro trenera,<sup>207</sup> altxatze-trenekin batera lan egin zezan, eta behin eginkizun hura amaitu eta gero, San-

bre de 1961. Por su reducida potencia apenas prestó servicio y fue remitida el 9 de agosto de 1963 a los talleres del ferrocarril Santander-Bilbao en La Casilla.

El 24 de noviembre de 1966 llegó una nueva locomotora de maniobras, en concreto la 1301, oficialmente asignada por FEVE a este ferrocarril. Este tractor pertenecía a una familia de veintinueve máquinas construidas por la Sociedad Española de Construcción Naval entre 1965 y 1968 con destino a diversas compañías ferroviarias.<sup>206</sup> La que nos ocupa trabajó en las obras de ampliación de gálibo de los túneles, obra imprescindible de cara a la electrificación de la línea. El 28 de febrero de 1968 fue remitida al Vasco-Navarro, para colaborar en los trenes de levante de esta línea, clausurada unos meses antes<sup>207</sup> y una vez finalizado este cometido fue transferida al ferrocarril de Santander a Bil-

<sup>206</sup> Zehazki, 1301etik 1305era bitarteko FEVE traktoreak, D1etik 6rako Vasco-Asturiano trenekoak (1306tik 1311ra bitarteko FEVE konpainiakoak), 201etik 203ra bitarteko Económicos de Asturias trenekoak (1312tik 1314ra bitarteko FEVE konpainiakoak), 510etik 512rako Ferrocarril del Cantábrico konpainiakoak (1315etik 1317ra bitarteko FEVE konpainiakoak) eta 201etik 208rako La Roblako Trenekoak (1318tik 1325erako FEVE konpainiakoak), turbo-konpresorea zeukatenez, azken horiek (282 zaldi potentziadunak) gainontzekoak (220 zaldi potentziadunak) baino potentzia handiagoa zuten. Azken lau traktoreak Ferrocarriles Catalanes konpainiak erosi zituzten, eta 821etik 824ra bitarteko matrikula zenbakiak jarri zizkien.

<sup>207</sup> 1967ko abenduaren 31n hain zuzen ere.

<sup>206</sup> En concreto, los tractores 1301 a 1305 a FEVE, los D1 a 6 del Vasco-Asturiano (FEVE 1306 a 1311), los 201 a 203 de Económicos de Asturias (FEVE 1312 al 1314), los 510 a 512 del Ferrocarril del Cantábrico (FEVE 1315 al 1317) y los 201 a 208 del Ferrocarril de La Robla (FEVE 1318 al 1325), siendo estos últimos más potentes (282 caballos) que los restantes (220 caballos), al disponer de turbocompresor. Los último cuatro tractores fueron adquiridos por Ferrocarriles Catalanes donde se matricularon como 821 a 824.

<sup>207</sup> Concretamente el 31 de diciembre de 1967.

tander eta Bilbo arteko trenera eraman zuten. 1.303 zenbakidun lokomotora makina horren berdin-berdina zen, eta elektrifikatze lanetan hartu zuen parte 1972 eta 1973 bitartean. Geroago serie horretako beste unitate batzuek ere zirkulatu zuten, batez ere, 90eko hamarkadaren hasieran trenbidea berritzatzeko lanetan.

1970. urtean, 1207 zenbakidun CAF-Batignolles lokomotora ekarri zuten 1301 zenbakidun traktorea ordezkatzeko asmoz. 1953ko hobetzeko eta sustatzeko plana zela bide, Herri Lan Ministerioak erositako serie bateko kide zen lokomotora hori. Sadaba eta Gallur arteko trenari egokitu zioten, baina linea hori itxi eta gero, Etxetxo plazako tailerretara eraman zuten, eta Bermeoko linea elektrifikatzeko lanetan parte hartu zuen. Gero, 1973ko abuztuan, matxuratu egin zen, eta serie eta modelo bereko 1210 zenbakidun lokomotorak ordezkatu zuen.<sup>208</sup> 1975. urtean itzuli zuten Bilbora azken unitate hori.

## DIESEL AUTOMOTOREAK

50eko hamarkadaren amaieran 2.000 serieko hainbat automotore martxan jarri zirenez, Zornotza eta Bermeo arteko linearen diesel

bao. Idéntica a esta máquina era la 1303, que participó en las obras de electrificación entre 1972 y 1973. Posteriormente han circulado otras unidades de esta serie, sobre todo durante los trabajos de renovación de vía realizados a principios de los años noventa.

En sustitución del tractor 1301 llegó en 1970 la locomotora CAF-Batignolles 1207, perteneciente a una de las series adquiridas por el Ministerio de Obras Públicas con motivo del plan de mejora y ayuda de 1953. Asignada al ferrocarril de Sádaba a Gallur, tras el cierre de esta línea fue transferida al depósito de La Casilla, participando en los trabajos de electrificación de la línea de Bermeo hasta que fue sustituida,<sup>208</sup> por avería, en agosto de 1973, por su hermana la 1210. Esta unidad fue a su vez devuelta a Bilbao el año 1975.

## LOS AUTOMOTORES DIESEL

La dieselización de la línea de Amorebieta a Bermeo se completó a finales de la década de los años cincuenta con la puesta en servi-



2023 AUTOMOTOREA MANIOBRAK EGITEN GERNIKAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO. AUTOMOTOR 2023 MANIOBRANDO EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.

<sup>208</sup> 1207 zenbakidun lokomotora, penintsulako FEVE konpainiaren zenbait lineatan aritu ondoren, Ferrocarriles de Mallorca konpainiara bidali zen, eta oraindik bertan dago.

<sup>208</sup> La locomotora 1207, tras su paso por diversas líneas de FEVE en la península, fue remitida a los ferrocarriles de Mallorca, donde todavía se conserva.



FERROSTAAL AUTOMOTOREEN ESKEMA. PEDRO PINTADO  
 QUINTANAREN MARRAZKIA.  
 ESQUEMA DE LOS AUTOMOTORES FERROSTAAL. DIBUJO DE  
 PEDRO PINTADO QUINTANA.



2024 AUTOMOTOREA GERNIKAKO GELTOKIAN SARTZEN.  
 ARGAZKIA, MARCEL LE GUAY.  
 AUTOMOTOR 2024 EFECTUANDO ENTRADA EN LA ESTACIÓN DE  
 GUERNICA. FOTO, MARCEL LE GUAY.

2025 AUTOMOTOREA MUNDAKAKO GELTOKIAN. ATANASIO  
 SOLANOREN ARTXIBATEGIA.  
 AUTOMOTOR 2025 EN LA ESTACIÓN DE MUNDACA. ARCHIVO  
 DE ATANASIO SOLANO.





ÁTOI PROPIORIK EZ ZEGOENEZ, ZUREZKO KAXADUN BIDALARIEN KOTXE ZAHAR BAT EGOKITU ZEN AUTOMOTORE BATEN BIKOTE IZATEKO. KROKADURA AUTOMATIKOA DUELA IKUS DAITEKE. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
 ANTE LA FALTA DE REMOLQUES PROPIOS, SE ADAPTÓ UN ANTIGUO COCHE DE VIAJEROS DE CAJA DE MADERA COMO PAREJA DE UN AUTOMOTOR. SE APRECIA QUE DISPONE DE ENGANCHE AUTOMÁTICO. FOTO, JEREMY WISEMAN.



WMG-5 AUTOMOTOREA, ZUGAZTIETAKO GELTOKIAN BAZTERTUTA. ARGAZKIA, JOSÈ ANTONIO TARTAJÓ.  
 AUTOMOTOR WMG-5, APARTADO EN LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJÓ.

motor parkea osatu egin zen. Automotore horiek Herri Lan Ministerioak erosi zituen, trenbide estuko trenak hobetzeko eta sustatzeko plana garatuz.

1959ko uztailaren 2an 2023 eta 2024 zenbakidun automotoreak etorri ziren lineara Gasteiztik, 5015 zenbakidun atoiarekin batera. Bi hilabeteko frogak burutu ondoren, abuztuaren 14an zirkulatze-ko baimena jaso zuten, eta berehala hasi ziren lanean.

1959ko irailean 2025 zenbakidun unitate berriak indartu zuen automotore-parkea, nahiz eta 1961eko apirilean Castro eta Traslaviña arteko trenera eraman. Geroago, 2029 zenbakidunak ordezkatu zuen 2024 automotorea 1970. urtean. Ibilgailu horrek, 2023 zenbakidunak eta garai hartan linean txandakatutako diesel lokomotora guztiek Zornotza eta Bermeo arteko zerbitzuak ziurtatu zituzten, 1973an elektrifikatzea burutu zen arte.

Kotxe horiez gain, azpimarratzekoa da Zaragoza tipoko bi automotoreen presentzia Zornotza eta Bermeo arteko linean.<sup>209</sup> Esan behar da, neurri eta ahalmen txikiko bi ibilgailu horiek ez zutela inoiz zirkulatu zerbitzu erregularrean. AG-1 eta WMG-5 matrikula zenbakiak zituzten, eta 1966ko abenduan iritsi ziren, jada itxita zegoen Kalagorri eta Arnedillo (Errioxa) arteko trenetik.

AG-1 matrikuladuna, Vasco-Navarro trenera joan zen 1967ko apirilaren 22an.<sup>210</sup> WMG-5 matrikuladuna berriz, Zugastietan deuseztatu zuten 1970ean.

## LEHENENGO AUTOMOTORE ELEKTRIKOAK

Zornotza eta Bermeo arteko trenaren elektrifikatzeari buruz hitz egitean, arestian aipatu den bezala, hasiera batean ez zen inolako ibilgailurik erosi. Ibilgailuak erosi beharrean, desagertutako Vasco-Navarro trenetik ekarritako zenbait ibilgailu zaharberritu ziren. 1967. urtean tren hori desagertu zenetik, ibilgailuak barreiatu-rik egon ziren FEVE konpainiaren linea eta geltoki guztietan zehar.

Vasco-Navarro trenak hogeita bat automotore zein furgoi automotore eduki zituen. Serieek honelako banaketa izan zuten:

cio de diversos automotores de la serie 2000, adquiridos por el Ministerio de Obras Públicas a partir del Plan de mejora y ayuda a los ferrocarriles de vía estrecha.

El 2 de julio de 1959 llegaron a la línea, procedentes de Vitoria, los automotores 2023 y 2024, acompañados por el remolque 5015. Tras un par de meses de pruebas, el 14 de agosto fueron autorizados a circular, comenzando de inmediato a prestar servicio.

El parque de automotores se reforzó en septiembre de 1959 con una nueva unidad, la 2025, aunque en abril de 1961 fue remitida al ferrocarril de Castro a Traslaviña. Posteriormente, el 2024 sería reemplazado por el 2029 en el año 1970. Este vehículo, junto al 2023 y las diversas locomotoras diesel que se alternaron en esta época por la línea, aseguraría los servicios entre Amorebieta y Bermeo hasta la electrificación en 1973.

Junto a estos coches, cabe señalar la presencia anecdótica en la línea de Amorebieta a Bermeo de dos automotores tipo Zaragoza<sup>209</sup> los cuales, debido a sus pequeñas dimensiones y escasa capacidad nunca circularon en servicio regular. Matriculados como AG-1 y WMG-5, llegaron en diciembre de 1966 procedentes del clausurado ferrocarril de Calahorra a Arnedillo (La Rioja).

El AG-1 se envió, al parecer por sus propios medios, al ferrocarril Vasco-Navarro el 22 de abril de 1967,<sup>210</sup> mientras que el WMG-5 se desguazó en Zugastietan en 1970.

## LOS PRIMEROS AUTOMOTORES ELÉCTRICOS

Como se ha señalado anteriormente al tratar sobre la electrificación del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, en un principio no se adquirió nuevo material móvil sino que se procedió a la rehabilitación de diversos vehículos procedentes del desaparecido Vasco-Navarro, los cuales se encontraban desde su clausura en 1967, desperdigados por diversas líneas y estaciones de FEVE.

El ferrocarril Vasco-Navarro llegó a contar con veintiún automotores y furgones automotores repartidos en las siguientes series:

<sup>209</sup> Hiri horretan fabrikatu ziren, eta hortik hartu zuten izena. Aragoiko Material Móvil y Construcciones enpresak fabrikatuak, Carde y Escoriaza tailer zaharretan 1933. urtean.

<sup>210</sup> Antza denez linea hori altxatzeko lanetan aritu zen.

<sup>209</sup> Así denominados por haber sido construidos en esta ciudad por la empresa aragonesa Material Móvil y Construcciones, antiguos talleres de Carde y Escoriaza en 1933.

<sup>210</sup> Al parecer llegó a trabajar en los trabajos de levante de esta línea.

- MAAC 1etik 8rako bidaiari-automotoreak: Siemens etxeak fabrikatuak eta Aragoiko Material Móvil y Construcciones enpresak muntatuak, Carde y Escoriaza tailer zaharretan hain justu.<sup>211</sup> Ibilgailu horiek bi txandatan entregatu ziren, MAAC 1etik 4rako kotxeak 1929an, Gasteiz eta Lizarra arteko sekzioa elektrifikatzean, eta gainontzekoak 1937an, Gasteiz eta Mekolalde arteko ibiltartean eta San Prudentzio eta Oñati arteko adarrean tentsioa jartzean.
- MDD 1etik 8rako merkantziak garraiatzeko furgoi automotoreak: horiek ere Siemens etxeak fabrikatuak eta Aragoiko Material Móvil y Construcciones enpresak muntatuak izan ziren. Bi lotetan entregatu zituzten, MDD 1etik 5erako kotxeak 1929an, eta gainontzekoak 1937an.
- 3001etik 3005erako automotoreak, Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval enpresak fabrikatuak 1960an. Ibilgailu horiek 1953ko trenbide estuko trenak hobetzeko eta sustatzeko planaren bidez erositako hogeitau automotore taldearen barruan zeuden.<sup>212</sup>



3200 SERIEKO AUTOMOTOREA, VASCO-NAVARRO TRENETIK BERRESKURATUA. ARGAZKIA, JOSEP MIQUEL SOLÉ.  
AUTOMOTOR DE LA SERIE 3200, RECUPERADO DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO. FOTO, JOSEP MIQUEL SOLÉ.

- MAAC 1 a 8, automotores de viajeros construidos por Siemens y carrozados por la empresa aragonesa Material Móvil y Construcciones, antiguos talleres de Carde y Escoriaza.<sup>211</sup> Estos vehículos fueron suministrados en dos tandas, los coches MAAC 1 a 4 en 1929, con motivo de la electrificación de la sección de Vitoria a Estella y los restantes en 1937, al ponerse en tensión el tramo Vitoria-Mecolalde y el ramal de San Prudentio a Oñate.
- MDD 1 a 8, furgones automotores para transporte de mercancías, también construidos por Siemens y carrozados por la empresa aragonesa Material Móvil y Construcciones, en dos lotes, los coches MDD 1 a 5 en 1929 y los restantes en 1937.
- Automotores 3001 a 3005, construidos en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval en 1960. Estos vehículos formaban parte del grupo de veinte automotores adquiridos con motivo del Plan de mejora y ayuda de los ferrocarriles de vía estrecha de 1953.<sup>212</sup>



BIDAIARIEN AUTOMOTOREA GERNIKAKO GELTOKIAN. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
AUTOMOTOR DE VIAJEROS EN LA ESTACIÓN DE GUERNICA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

<sup>211</sup> Gaur egun, CAF (Zaragoza).

<sup>212</sup> Vasco-Navarro trenaren automotore elektrikoiei buruzko informazio gehiago izateko ikus Juanjo Olaizola, *Vasco-Navarro tren*, 127-152ra orr.

<sup>211</sup> En la actualidad, CAF (Zaragoza).

<sup>212</sup> Más información sobre los automotores eléctricos del Ferrocarril Vasco-Navarro en Juanjo Olaizola, *El ferrocarril Vasco-Navarro*, pp. 127 a 152.



VASCO-NAVARRO TRENA 1968AN ITXI ONDOREN, AUTOMOTORE BATZUK ZORNOTZAN BAZTERTUTA GERATU ZIREN, BERMEOKO LINEAN ERABILTZeko ZAIN. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
 TRAS LA CLAUSURA DEL VASCO-NAVARRO EN 1968, ALGUNOS AUTOMOTORES FUERON APARTADOS EN AMOREBIETA A LA ESPERA DE SU REUTILIZACIÓN EN LA LÍNEA DE BERMEO. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.

Vasco-Navarro trenaren itxitakoan, MAAC 1, 3, 4, 6 eta 8 automoto-reak eta MDD 101, 102, 103, 104 eta 107 furgoi automoto-reak Zornotza eta Bermeo arteko trenari egokitu zitzaizkion. Bi serie haietako gainontzeko unitateak berriz, pixkanaka deuseztatu egin ziren.

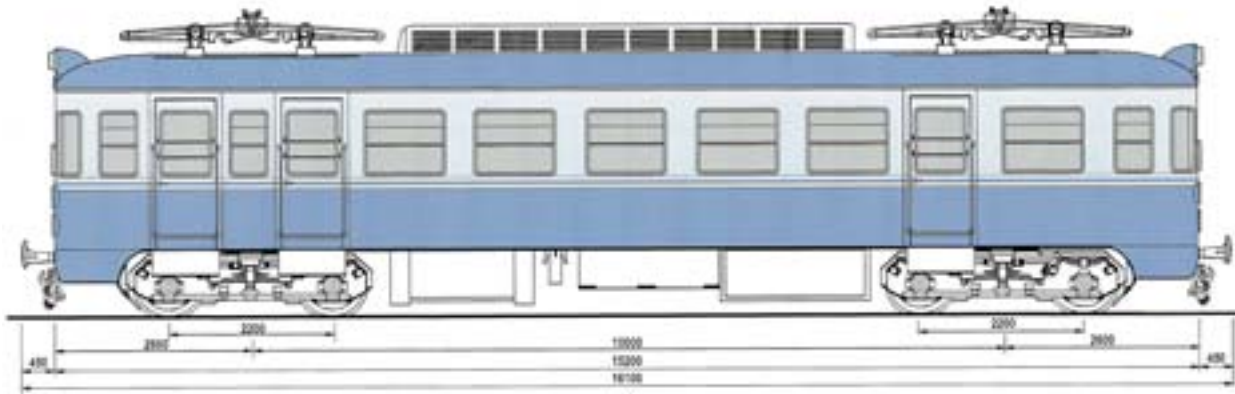
1972. urtean, Zornotza eta Gernika eta Bermeo arteko trenaren elektrifikatzea abiarazteko zegoela ikusirik, MAAC 3, 6 eta 8 automoto-reak konpondu eta modernizatzeari ekin zitzaion FEVE konpainiaren Santanderreko tailerretan. Beste alde batetik, 3201, 3202 eta 3203 zenbaki-ekin matrikulatu zituzten, hurrenez hurren. MAAC 1 automotorea berriz, alde batera utzi zuten, serieko anai-arrebentzako ordezkari pieza iturri gisa erabiltzeko. MAAC 4 automoto-reak dagokionez, 1973an Donostia eta Frantziako muga arteko lineara (Topo famatura) eramane zuten, eta bertan eskaini zuten zerbitzua 1978. urtera arte. Urte hartan FEVE konpainiaren 3500 serieko unitate berriak ordezkatu zuten, eta deuseztatu egin zuten.



3301 AUTOMOTOREA MANIOBRAK EGITEN ATXURIKO GELTOKIAN, BERMEO ETA BILBO ARTEKO TRENA ZUZEN ZERBITZUA EGIN ETA GERO. ARGAZKIA, JOSEP MIQUEL SOLÉ.  
 AUTOMOTOR 3301 MANIOBRANDO EN LA ESTACIÓN DE ACHURI TRAS HABER REALIZADO UN TRENA DIRECTO ENTRE BERMEO Y BILBAO. FOTO, JOSEP MIQUEL SOLÉ.

Una vez clausurado el Vasco-Navarro, los automotores MAAC, 1, 3, 4, 6 y 8, así como los furgones automotores MDD, 101, 102, 103, 104 y 107 fueron asignados al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, mientras que las restantes unidades de ambas series fueron progresivamente desguazadas.

En 1972, ante la inminencia de la puesta en marcha de la electrificación del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Bermeo, se procedió en los talleres de FEVE en Santander a la reparación y modernización de los automotores MAAC, 3, 6 y 8, siendo rematriculados como 3201, 3202 y 3203 respectivamente, mientras que el MAAC-1 quedó apartado para ser utilizado como fuente de repuestos para sus hermanos de serie. Por su parte, el MAAC-4 fue trasladado en 1973 a la línea de San Sebastián a la frontera francesa, el popular Topo, donde prestó servicio hasta 1978, año en que, al ser sustituido por las nuevas unidades de la serie 3500 de FEVE, fue desguazado.



3000 SERIEKO NAVAL AUTOMOTORE BATEN ESKEMA. PEDRO PINTADO QUINTANAREN MARRAZKIA.  
ESQUEMA DE UN AUTOMOTOR NAVAL DE LA SERIE 3000.  
DIBUJO DE PEDRO PINTADO QUINTANA.



NAVAL AUTOMOTOREA VASCO-NAVARROKO KOTXE BIKOTEA ERAMATEN OKAKO BIDEZUBITIK. TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
AUTOMOTOR NAVAL REMOLCANDO UNA PAREJA DE COCHES DEL VASCO-NAVARRO SOBRE EL VIADUCTO DE OCA. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.



NAVAL KONPOSIZIOA MUXIKAKO GELTOKITIK IRTETEN.  
ARGAZKIA, JOSEP MIQUEL SOLÉ.  
COMPOSICIÓN NAVAL EFECTUANDO SU SALIDA DE LA ESTACIÓN DE MÚGICA. FOTO, JOSEP MIQUEL SOLÉ.





NAVAL AUTOMOTOREA SUKARRIETATIK IGAROTZEN.  
TRENAREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA.  
AUTOMOTOR NAVAL A SU PASO POR PEDERNALES. ARCHIVO  
DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

Furgoi automotoreei dagokienez, azkenean MDD 107 furgoi automotorea baino ez zen lanean ibili. Balmasedako tailerretan modernizatu egin zuten, eta 3301 matrikula berria jarri zioten. Bere anai-arrebak berriz, 1975ean deuseztatu zituzten Ariz-Basauriko geltokian.

Azkenik, Valentzian hainbat urtetan bazterturik egon ondoren, 3001etik 3005erako serieko automotoreak iritsi ziren lineara.<sup>213</sup> Bost urtetan abandonaturik egon ondoren, eta oso egoera txarrean zeudenez, denak goitik behera zaharberritu behar izan zituzten, 3002 zenbakiduna izan ezik. Automotore hori alde batera gelditu zen, serieko anai-arrebentzako ordezkoko pieza hornitzaile gisa erabiltzeko.

FEVE konpainiak trakzio elektrikodun ustiapenari ekin zion, eta horretarako Zornotza eta Bermeo arteko linean goian aipatutako ibilgailuak erabili zituen. Dena dela, behin baino gehiagotan Ferrocarriles Vascongados konpainiaren motor parke zaharreko automotoreez eta lokomotora elektrikoek baliatu beharra izan zuen,

Respecto a los furgones automotores, finalmente tan sólo se puso en servicio el MDD 107, modernizado en los talleres de Valmaseda y renumerado como 3301, mientras que sus hermanos fueron desmantelados en 1975 en la estación de Ariz-Basauri.

Por último, los automotores de la serie 3001 a 3005 llegaron a la línea tras haber permanecido varios años apartados en Valencia,<sup>213</sup> Todos ellos, salvo el 3002 que quedó apartado para ser utilizado como proveedor de repuestos para sus hermanos, experimentaron una profunda rehabilitación, ya que tras cinco años de abandono se encontraban muy deteriorados.

Con el parque motor arriba reseñado FEVE inició la explotación con tracción eléctrica de la línea de Amorebieta a Bermeo, aunque en más de una ocasión fue preciso recurrir a automotores y locomotoras eléctricas del antiguo parque motor de los Ferrocarriles Vascongados a fin de reforzar el servicio. A partir de 1979 se inició

<sup>213</sup> Sare horretan ez zuten inoiz zirkulatu, Ferrocarriles de Valencia konpainiaren tentsio elektriko 600 voltetako zelako, eta Vasco-Navarro trenarena berriz, 1.500 voltetako.

<sup>213</sup> Red en la que no llegaron a circular, ya que los Ferrocarriles de Valencia estaban electrificados a la tensión de 600 voltios, mientras que el Vasco-Navarro funcionaba a 1.500 voltios.

zerbitzua indartzeko. 1979. urteaz geroztik, 3500 serieko unitate modernoan abiarazte progresiboa hasi zen, eta horrek Vasco-Navarro trenaren kotxe beteteranoen behin-betiko baztertzea eragin zuen.<sup>214</sup> Aldiz, eta oraindik moderno samarrak zirenez, 1982an EuskoTrenek 3001etik 3005era bitarteko serieko automotoreak zaharberritzea erabaki zuen, eta hiru tren unitate alderantzgarri bihurtu zituen, hau da: kotxe motor bat, atoi ertain bat eta kabinadun atoi bat. Horretarako, bai kotxe motorrak, bai 6006tik 6010era bitarteko serieko atoi erabilgarriak eraldatu zituzten.<sup>215</sup>

Honako elementu hauek osatzen zuten lehen eraketa: 3001 zenbakiko kotxe motorra, 5001 zenbakiko atoi ertaina (lehenago 6008 zenbakiko atoa zena) eta 6001 zenbakiko kabinadun atoa (lehenago 6006 atoa zena). Azken horrek aginte kabinako ekipoa jaso zuen, kotxe motorrekoa baliogabetu egin baitzuten.

Honako elementu hauek osatzen zuten bigarren konposizioa: 3002 zenbakiko kotxe motorra (lehenago 3004 kotxe motorra zena), 5002 zenbakiko atoi ertaina (lehenago 6010 atoa zena) eta 6002 zenbakiko kabinadun atoa (3005 automotoreari motorea kentzetik zetorrena). 3002 «berriak» jatorrizko bi kabinak kontserbatu zituen. Izan ere, kabinak horiek ez ziren desmuntatu, behar bezala ekipaturik zegoen automotore zahar bat konposizio baten kabinadun atoa zelako.

Honako elementu hauek osatzen zuten hirugarren konposizioa: 3003 zenbakiko kotxe motorra, 5003 zenbakiko atoi ertaina (lehenago 6007 atoa zena) eta 6003 zenbakiko kabinadun atoa (lehenago 6009 atoa). 6001 zenbakidunarekin gertatu zen modura, aginte kabinako ekipoa jaso zuen, kotxe motorrekoa baliogabetu baitzuten.

Horrela osatutako hiru konposizioek 1990. urtera arte ibili ziren zerbitzua eskainiz, Bilbo eta Bermeo arteko linean, zein Bizkaiko hiriburua eta Berriz arteko aldiriko zerbitzuetan.

## EUSKO TRENEAN TREN UNITATEAK

1979an Eusko Kontseilu Nagusiak Zornotza eta Bermeo arteko lineako ibilgailuak modernizatzeari ekin zion 3500 serieko unitateak abiaraziz. Unitateak CAF enpresak fabrikatu zituen Beasaingo

la progresiva puesta en servicio de las modernas unidades de la serie 3500, lo que supuso la definitiva retirada de los coches más veteranos del Vasco-Navarro.<sup>214</sup> En cambio, como todavía eran relativamente modernos, EuskoTren optó en 1982 por renovar los automotores de la serie 3001 a 3005, transformándolos en tres trenes unidad reversibles, compuestos por un coche motor, un remolque intermedio y un remolque con cabina. Para ello, se modificaron tanto los coches motores como los remolques disponibles de la serie 6006 a 6010.<sup>215</sup>

La primera de las composiciones estaba formada por el coche motor 3001, el remolque intermedio 5001 (antiguo remolque 6008) y el remolque con cabina 6001 (antiguo remolque 6006). Este último recibió el equipo de la cabina de mando que quedó anulada en el coche motor.

La segunda composición quedó integrada por el coche 3002 (antiguo coche motor 3004), el remolque intermedio 5002 (antiguo remolque 6010) y el remolque con cabina 6002 (procedente de la desmotorización del automotor 3005). El «nuevo» 3002 conservó sus dos cabinas originales, ya que no fue necesario desmontarlas, al ser el remolque cabina de la composición un antiguo automotor que ya disponía de los equipos necesarios.

La tercera composición estaba formada por el coche 3003, el remolque intermedio 5003 (antiguo 6007) y el remolque con cabina 6003 (antiguo remolque 6009). Al igual que el 6001, recibió el equipo de la cabina de mando que quedó inutilizada en su coche motor.

Las tres composiciones así formadas prestaron servicio hasta 1990 tanto en la línea de Bilbao a Bermeo como en los servicios de cercanías entre la capital vizcaína y Berriz.

## LAS UNIDADES DE TREN DE EUSKO TREN

El Consejo General Vasco inició la modernización del material móvil de la línea de Amorebieta a Bermeo en 1979 con la puesta en servicio de las unidades de la serie 3500. Construidas por CAF

<sup>214</sup> 3203 zenbakiduna oraindik une oroko tren zerbitzuan aritu zen Nazioarteko zubia eta Hendaia arteko ibilbidean (500 metro lurralde frantsesean), 1981eko abuztura arte. Gero Durangora eraman zuten, eta gorde eta berreskuratu egingo zutelaz bazirudien ere, azkenean txatarrakoa bidali zuten 1987an.

<sup>215</sup> Trenbide estuko trenak hobetzeko eta sustatzeko planari esker erositakoak ere automotoreen oso antzekoak ziren, eta Vasco-Navarro trenetik zetozenak ere, 6006 eta 6007 zenbakidunak izan ezik, Malaga eta Fuengirola arteko linean zirkulatu zuten.

<sup>214</sup> El 3203 todavía llegó a ser destinado al servicio de lanzadera en el trayecto entre Puente Internacional y Hendaya (500 metros en territorio francés), donde circuló hasta agosto de 1981. Posteriormente se procedió a su traslado a Durango y cuando parecía que sería preservado fue enviado a la chatarra en 1987.

<sup>215</sup> Adquiridos también gracias al plan de mejora y ayuda de los ferrocarriles de vía estrecha, eran muy similares a los automotores y también procedían del Vasco-Navarro, salvo el 6006 y 6007 que circularon en la línea de Málaga a Fuengirola.

lantegian 1978an.<sup>216</sup> Kotxe motor batek eta zegokion kabinadun atoiak osatzen zuten jatorrizko konposizioa.

Hasieran hogeita hamar unitatek osatzen zuten 3.500 seriea, eta honako lineen artean banatu zen: Carreño (Aviles eta Xixon arteko trenekoa), Santanderreko aldirikoa, Topoa (Donostia eta Franziaiko muga arteko tren), Bilbo eta Donostia artekoa eta Zornotza eta Bermeo arteko adarra. Azken hiru horiei lehenengo hamabost konposizioak egokitu zizkieten.

Hamabost unitate horietako lehenengo zazpiak 1978ko maiatzaren 1ean jarri ziren martxan Topo trenean. Gainontzeko konposizioei dagokienez, EuskoTreneko trenak pikabuztanik ez zeukateenez, lineetako nasak altuago jarri behar zituzten zirkulatzen hasteko. 1980ko martxoaren 1erako linearen kudeaketa Eusko Kontseilu Nagusiaren esku zegoen, eta jendaurreko aurkezpena antolatu zen. Horretarako 3.510 eta 3.512 zenbakiko trenak Durango eta Bilbo arteko inaugurazio bidaia egin zuten. Garai hartan Lehendakaria zen Carlos Garaikoetxea jauna ere izan zen ekitaldi horretan.

en su factoría de Beasaín en 1978.<sup>216</sup> Su composición original estaba formada por un coche motor y su correspondiente remolque con cabina.

En principio la serie 3500 estaba compuesta por un total de treinta unidades que se debían repartir entre las líneas del Carreño (Avilés-Gijón), cercanías de Santander, Topo (San Sebastián a la Frontera Francesa), Bilbao-San Sebastián y ramal de Amorebieta a Bermeo. A estas tres últimas se asignaron las quince primeras composiciones.

De esas quince unidades, las siete primeras entraron en servicio, el 1 de mayo de 1978, en el Topo. Por su parte, las restantes composiciones no comenzaron a circular hasta que se procedió a la adecuación de los andenes de las líneas de EuskoTren, incrementando su altura, ya que estos trenes carecían de estribos. El 1 de marzo de 1980, cuando la gestión de la línea ya había pasado a manos del Consejo General Vasco se procedió a su presentación pública, efectuando un viaje inaugural entre Durango y Bilbao realizado por los trenes 3510 y 3512. Este acto contó con la presencia del entonces Lehendakari, Don Carlos Garaikoetxea.



3502 UNITATEA BERMEOKO GELTOKIAN. 1982. URTEA.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
UNIDAD 3502 EN LA ESTACIÓN DE BERMEO. AÑO 1982.  
FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

<sup>216</sup> Egia esateko, FEVE konpainiak erosi zituen tren hauek, baina bere linea guztiak Eusko Kontseilu Nagusiari transferituak izan zirenez, enpresa estatalak ez zuen tren horiek martxan jartzeko astirik.

<sup>216</sup> En realidad, estos trenes fueron adquiridos por FEVE, sin que la empresa estatal tuviera tiempo de ponerlos en servicio debido a la transferencia de sus líneas al Consejo General Vasco.



3502 UNITATEA ZUGAZTIETAKO GELTOKIAN SARTZEN .  
ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
UNIDAD 3502 EFECTUANDO SU ENTRADA EN LA ESTACIÓN DE  
ZUGASTIETA. FOTO, JAVIER VIVANCO.

1980tik aurrera, 3.503, 3.505, 3.511, 3.513 eta 3.514 unitateak Topo trenaren zerbitzupean geratu ziren. Gainontzekoak, berriz, Bilbo eta Donostia arteko lineara eta Zornotza eta Bermeo arteko adarrera eraman ziren. Hasieran, Bizkaian soilik zirkulatzera mugatuta bazeuden ere, trenbidea eta katenaria modernizatu ahala, Gipuzkoako hiribururaino zabaldu zuten euren jarduera eremua.

Zenbakiei dagokienez, 3.501etik 3.515era bitarteko matrikula zenbakiak jarri zizkieten unitate horien kotxe motorrei. Kabinadun atoiak, berriz, 6.501etik 6.515era arteko zenbakiak jaso zituzten. Trena oraindik FEVE konpainiaren menpe zegoela, hamabost atoi ertain gehiago enkargatu ziren. Hala ere, enpresa estatalak zortzi besterik ez zituen jaso. Gainontzekoak 1980an iritsi ziren, eta handik gutxira EuskoTrenek beste lau gehiago erosi zituen, Topo linean lau kotxez eratutako konposizioak osatzeko (motorra, atoaia, atoaia eta kabinadun atoaia). Ibilgailu haiei 5.501etik 5.519ra bitarteko matrikula zenbakiak jarri zizkieten.

1983ko abuztuan Euskadin jasandako uholde larrien ondorioz, 3.501 eta 3.508 unitateak ia zeharo hondatuta gertatu ziren.<sup>217</sup> Ho-

A partir de 1980, las unidades 3503, 3505, 3511, 3513 y 3514 quedaron asignadas al servicio del Topo, y las restantes fueron destinadas a la línea de Bilbao a San Sebastián y el ramal de Amorebieta a Bermeo. En principio se restringió su circulación a Vizcaya, pero a medida que se modernizó la vía y la catenaria, extendieron su radio de acción hasta la capital guipuzcoana.

Por lo que respecta a su numeración, los coches motores de estas unidades se matricularon como 3501 a 3515, mientras que los remolques con cabina recibieron la numeración 6501 a 6515. Todavía en tiempos de FEVE se encargaron otros quince remolques intermedios, aunque la empresa estatal solamente llegó a recibir ocho. Los restantes llegaron en 1980 y poco después EuskoTren adquirió otros cuatro a fin de formar composiciones de cuatro coches en el Topo (motor, remolque, remolque y remolque cabina). Estos vehículos se matricularon como 5501 a 5519.

En 1983, como consecuencia de las graves inundaciones que asolaron Euskadi en el mes de agosto, quedaron destruidas casi por completo las unidades 3501 y 3508,<sup>217</sup> siendo inmediatamente sus-

<sup>217</sup> Lehenengoa Bilbo – Atxurín eta bestea Gernikako linean.

<sup>217</sup> La primera en Bilbao–Achuri y la otra en la línea de Guernica.



LAUROGEITA HAMARREKO HAMARKADAREN LEHEN URTEETAN 3500 SERIEKO UNITATEETAKO BATZUK MODERNIZATU EGIN ZITUZTEN GERNIKAKO TAILERRETAN. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.

A PRINCIPIOS DE LOS AÑOS NOVENTA, ALGUNAS DE LAS UNIDADES DE LA SERIE 3500 FUERON MODERNIZADAS EN LOS TALLERES DE GUERNICA. FOTO, JAVIER VIVANCO.

rregatik, berehala, matrikula zenbaki berberak zituzten bi konposizio berrik ordezkatu zituzten.

Geroago, 1988an, 3.504, 3.506 eta 3.515 unitateak eta zegozkien atoiak erabat birmoldatu egin ziren, Bilbo eta Donostia arteko zerbitzu erdi-zuzen berrira egokituz: Bidexpress zerbitzura, hain zuzen ere. Birmoldaketa burutzeko sarbide plataforma bana kendu zieten atoei (ateak larrialdietarako irteera gisa kontserbatu ziren) eta jatorrizko eserlekuen ordeiz, Renferen bigarren klaseko kotxeen antzekoak ipini zituzten. Halaber, bideo eta megafonia sistema instalatu zituzten, eta kotxe motorra posta eta paketeak garraiatzeko furgoi gisa prestatu zuten. Bidexpress zerbitzua Durango, Eibar, Deba, Zumaia eta Zarautzen gelditzen zen soilik.

1990etik aurrera, Topo trenean zebiltzan 3.500 unitateen ordeiz, 300 serieko konposizio berriak jarri zituzten, Bilbo eta Donostia arteko linea eta Bermeorako adarraren parkea indartzeko. Behin linea horietan egonda, lau kotxeko konposizioek atoi ertain bana galdu zuten, 5.516tik 5.519ra arteko zenbakidunak Durangon utzi ziren eta.

tituidas por dos nuevas composiciones que recibieron la misma matriculación.

Posteriormente, en 1988, las unidades 3504, 3506 y 3515, así como sus respectivos remolques, fueron completamente remodeladas al ser adaptadas para prestar un nuevo servicio semidirecto entre Bilbao y San Sebastián: el Bidexpress. La reforma consistió en la eliminación de una plataforma de acceso en cada remolque (conservando las puertas como salida de emergencia) y la sustitución de sus asientos originales por otros similares a los utilizados por Renfe en sus coches de 2ª clase. Asimismo se instaló un sistema de vídeo y megafonía, mientras que el coche motor quedó habilitado como furgón para transporte de correo y paquetería. Los trenes Bidexpress tan sólo efectuaban parada en Durango, Eibar, Deba, Zumaya y Zarauz.

A partir de 1990, las unidades 3500 que prestaban servicio en el Topo fueron sustituidas por las nuevas composiciones de la serie 300, por lo que pasaron a reforzar el parque de la línea Bilbao a San Sebastián y ramal a Bermeo. Una vez aquí, las composiciones de cuatro coches perdieron uno de los remolques intermedios, apartándose en Durango los números 5516 a 5519.



BERRIRO MODERNIZATU ETA AIRE GIROTUA JARRI ONDOREN, 3500 SERIEKO UNITATEAK DIRA BERMEOKO LINEAN GEHIEN ERABILTZEN DIRENAK. FORUA, 2005. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
NUEVAMENTE MODERNIZADAS Y DOTADAS DE AIRE ACONDICIONADO, LAS UNIDADES DE LA SERIE 3500 SON LAS MÁS HABITUALES EN LA LÍNEA DE BERMEO. FORUA, 2005. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

Handik gutxira unitate guztiak modernizatzeko eta hobetzeko prozesu sakonari hasiera eman zitzaion; barnealde berriak instalatu ziren (UT 300 zenbakidunetakoak oinarritzat hartuta), eserleku alderanzgarriak sartu eta kanpoko dekorazioa aldatu zen (UT 200 zenbakidunetako enbakoak), eta bide batez, ekipo mekaniko eta elektriko guztiak sakon zaharberritzeko aprobetxatu zen. Bide-zerbitzuetarako zegozkionak izan ziren birmoldatu ziren azken konposizioak, eta, ondorioz, serie osoa bateratuta geratu zen. Coinsa enpresak burutu zituen lanak EuskoTrenek Lutzanan eta Gernikan dituen tailerretan.

Gaur egun, 3.500 unitateek zerbitzuan jarraitzen dute Bilbo eta Donostia arteko linean, baita Bermeorako adarrean ere, eta euren fidagarritasun handia zein tren langileen jardura egokia direla eta, estima handikoak dira. 2000. urtean, serie osoari zegokion osoko modernizatzeko fase berri bat burutzeko, CAF enpresa kontratatu zen. Sartutako berrikuntzen artean azpimarratzekoa da aire girotuko ekipoen instalazioa, sistema horretaz hornitutako EuskoTrenen lehenengo trenak izanik. 3.511 zenbakiduna izan zen berrikuntzarako lehenengo unitatea Irungo CAF enpresaren tailerretan, eta 2000. urteko udaldian entregatu zen. Berrikuntza prozesu osoa 2005. urtean zehar amaitzea dago aurreikusita.

Poco después se inició un profundo proceso de modernización y mejora de todas las unidades, con la introducción de nuevo interiorismo (basados en los de las UT 300), asientos reversibles y modificación de la decoración exterior a semejanza de las UT 200, aprovechando la circunstancia para realizar una profunda rehabilitación de todos los equipos mecánicos y eléctricos. Las últimas composiciones reconstruidas fueron las asignadas al servicio Bide-zerbitzuetarako, quedando por tanto toda la serie unificada. Estos trabajos fueron realizados por la empresa Coinsa en los talleres de EuskoTren de Luchana y Guernica.

En la actualidad, las unidades 3500 continúan prestando servicio en la línea Bilbao a San Sebastián, así como en el ramal de Bermeo, siendo muy apreciadas, por su alta fiabilidad, por los agentes de tren que trabajan en ellas. En el año 2000, la empresa CAF fue contratada para la realización de una nueva fase de modernización integral que afectará a toda la serie. Entre las novedades introducidas destaca la instalación de equipos de aire acondicionado, siendo los primeros trenes de EuskoTren dotados de este sistema. La primera unidad, reformada en los talleres de CAF en Irún, ha sido la 3511, entregada en el verano del año 2000, estando previsto finalizar el proceso a lo largo del año 2005.

1998tik aurrera, 3.500 serieko unitateen zerbitzua 3.100 serieko trenekin indartu zen. Tren horiek, 1986tik aurrera antzinako Bilboko Ferrocarriles y Transportes Suburbanos konpainiaren 100 serieko trenetan burututako eraldatze sakonetik zetozen.

60ko hamarkadako eskariaren areagotzea zela eta, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos konpainiak ibilgailu parkea indartzeko izan zuen premian aurki dezakegu serie horren jatorria. Horretarako, hasieran, tren ibilgailu enpresa fabrikatzaile garrantziko en-tara jo zuen, bere linea nagusiaren ezaugarri latzetara bereziki egokitutako tren unitate elektriko batzuen diseinua azter zezaten. Linea hori Bilbo eta Plentzia artekoa zen.

Behin proposamen guztiak jaso eta aztertu ondoren, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos konpainiak tren berriak Lutxanako tailer propioetan egitea askoz ere merkeagoa irtengo zitzaioela ikusi zuen, Naval automotoretarako atoi ertainak muntatzean eta zurezko kutxazko kotxeak metalizatzeo plana garatzean eskuratutako esperientziak baliatuz.

AEG enpresak burutu zuen ekipo elektrikoak hornitzeko lana. Ekipoak Berlingo metroan erabilitakoen antzekoak izan ziren. Ekipo horietan frogatutako fidagarritasunak 3.500, 3.600 eta 3.800 unitateen trakzio kontrolerako sistemak etorkizunean izango zuten garapenean baliagarria izango zen, besteak beste.

Seriearen fabrikazioa 1967an hasi zen Lutxanako tailerretan, eta urtebete geroago jarri zen martxan lehenengo unitatea. Gainontzekoak 1968 eta 1975 bitartean fabrikatu ziren instalazio horietan eta Balmasedako La Roblako Trenaren tailerretan. Orotara bederatzia automotore (MB 101etik 109rakoak), bigarren klaseko hiru atoi (RB 101etik 103rakoak), lehen eta bigarren mailako zazpi atoi misto (RAB 101etik 107rakoak) eta kabinadun zazpi atoi (RCB 101etik 107rakoak) fabrikatu zituzten.

Jasotako materialarekin zazpi tren osatu ziren: alde batetik, lau kotxez osatutako hiru (M-A-A-kA) eta bestetik, hiru kotxez osatutako lau (M-A-kA). Soberan geratzen ziren bi automotoreak erre-serbarako utzi zituzten, edozein konposizioaren titularrak ordezkatzeko gai baitziren, mantentze lanak erraztuz eta atoiak zirkulatu gabe egon zitezkeen aldiak murriztuz. Horrez gain, matxurak larriak izateko arriskua txikiagoa zen.

1978ko abenduaren 15ean, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos konpainiak ustiatutako antzinako tren sarea Eusko Kontseilu Na-

A partir de 1988, el servicio prestado con las unidades de la serie 3500 se vio complementado con los trenes de la serie 3100, procedentes de una profunda transformación realizada a partir de 1986 sobre los trenes de la serie 100 de los antiguos Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao.

El origen de esta serie se encuentra en la necesidad de los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de ampliar su parque de material móvil debido al incremento de la demanda que experimentó durante los años sesenta. Para ello, en un principio, se dirigió a las principales empresas constructoras de material móvil ferroviario, solicitando que estudiaran el diseño de unas unidades de tren eléctricas especialmente adaptadas a las duras características de su línea principal, Bilbao-Plencia.

Recibidas las diversas propuestas, Ferrocarriles y Transportes Suburbanos consideró que resultaría mucho más barato construir los nuevos trenes en sus propios talleres de Luchana, aprovechando la experiencia adquirida en el montaje de remolques intermedios para los automotores Naval, así como durante el desarrollo del plan de metalización de coches de caja de madera.

Por su parte, el suministro de los equipos eléctricos, de similares características a los utilizados por el Metro de Berlín, fue realizado por AEG. Su probada fiabilidad sirvió para el posterior desarrollo de los sistemas de control de tracción de las unidades 3500, 300 y 3800 entre otras.

La fabricación de la serie se inició en los talleres de Luchana en 1967 y un año después entraba en servicio la primera unidad, prolongándose la construcción de las restantes, tanto en estas instalaciones como en los talleres del Ferrocarril de La Robla en Valmaseda, hasta 1975. En total se construyeron nueve automotores (MB 101 a 109), tres remolques de segunda clase (RB 101 a 103), siete remolques mixtos de primera y segunda clase (RAB 101 a 107) y siete remolques con cabina (RCB 101 a 107).

Con el material suministrado se formaron siete trenes, tres formados por cuatro coches (M-R-R-Rc) y cuatro por tres (M-R-Rc). Los dos automotores sobrantes quedaron de reserva, pudiendo sustituir a los titulares de cualquiera de las composiciones, lo que facilitaba el mantenimiento y reducía las inmovilizaciones del material remolcado, por lógica, menos propenso a sufrir averías de importancia.

El 15 de diciembre de 1978, la antigua red ferroviaria explotada por los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos pasó a depender del

gusiaren esku gelditu zen. Handik gutxira, 1981ean, EuskoTrenek bigarren klaseko lau atoi berri egiteko kontratua sinatu zuen Coinsa enpresarekin (RB-104tik 107rakoak). Horrela, lau kotxek osatzen zuten erabilgarri zeuden zazpi konposizioak (M-A-A-kA).

1986an, 100 zenbakidun unitateen ordeztu, 200 serie berria jarri zuten martxan Bilbo eta Plentzia arteko linean. Une hartan, oraindik moderno samarrak ziren tren horiek berregiteko posibilitatea aztertu zuen EuskoTrenek, eta Coinsa enpresaren elkarlanari esker hiru konposizioen birmoldaketari eman zion hasiera. Hiru horiek, Urolako Trenaren ibilgailu-parkea hobetzeko konposizioak izan beharko ziren.

Lehenengo hiru konposizio haiek Coinsa enpresak modernizatu zituen Irungo CAF etxearen tailerlean, eta 1988ko maiatzaren 13an abiarazi ziren. 3100 serie berriko zenbakiak jarri zizkieten (5100 serie zenbakiekin atoi ertainak eta 6100 serie zenbakiekin

Consejo General Vasco. Poco después, en 1981, EuskoTren contrató con la empresa Coinsa la construcción de cuatro nuevos remolques de segunda clase (RB-104 a 107), de este modo las siete composiciones disponibles quedaron formadas por cuatro coches (M-R-R-Rc).

En 1986 entraba en servicio en la línea de Bilbao a Plencia la nueva serie 200 sustituyendo a las unidades 100. En ese momento, EuskoTren estudió la posibilidad de reconstruir estos trenes, todavía relativamente modernos, iniciando en colaboración con la empresa Coinsa la remodelación de tres composiciones que en principio iban a ser destinadas a la mejora del parque móvil del Ferrocarril del Urola.

Estas tres primeras composiciones, modernizadas por la empresa Coinsa y el taller de CAF en Irún, entraron en servicio el 13 de mayo de 1988. Numeradas en la nueva serie 3100 (5100 los remolques intermedios y 6100 los remolques con cabina), ofrecían



3100 SERIEKO UNITATEA SUKARRIETAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA,  
JUANJO OLAIZOLA.  
UNIDAD DE LA SERIE 3100 EN LA ESTACIÓN DE PEDERNALES.  
FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



kabinadun atoiak). Jatorrizko modeloarekin alderatuta garrantzizko berrikuntzak eskaintzen zituzten; honako hauek ziren azpimaragarrienak: barnealde berria, burualdeak berriro diseinatuak, ate automatikoak, megafonia eta giro-musika. Zoritxarrez, Pennsylvania motako jatorria zuten eta esekidura deserosokoak ziren bogiak kontserbatu ziren. Dena dela, behintzat jatorrizko koipe-kaxen ordeza (Athermos sistemakoak), Timken errodamenduak jarri zitzaizkien.

1988 eta 1990 bitartean «100» motatako beste bost unitate birfabrikatu zituzten. Birmoldaketa hori egiteko Gernikako tailerren instalazioak erabili zituzten. Hori dela eta, azkenean zortzi trenek osatu zuten serie hura, eta honelako osaketa izan zuten: kotxe motorra (3101etik 3108rakoak), atoi ertaina (5101etik 5108rakoak) eta gidatze kabinadun atoa (6101etik 6108rakoak). Horretarako automotore guztiak eraldatu behar izan zituzten, 101 zenbakiduna izan ezik, jatorrizko seriearen prototipoa eta gainontzekoen aldean zerbait desberdina baitzen. Unitate hori deuseztatu egin zuten, osagarriak ordezeko pieza gisa kontserbatuz. Soberako atoiak ere suntsitu egin zituzten.

3100 serieak ez zuen inoiz Urolako Trenean zirkulatu, 1986an tren horretan hasitako modernizatzea 1988. urtean bertan behera geratu baitzen, eta azkenean itxi egin zuten. Beraz, Topoaren linean inoiz ikusi baziren ere, ia Bilbo eta Donostia arteko linean eta Bermeorako adarrean ibili ziren lanean bakarrik.

1994ko maiatzaren 27an, ustekabeko sute larri batek 3103 unitatea eta bere atoiak suntsitu zituen Santa Katalinako tunelean (Debatik hurbil), eta handik gutxira 3102 zenbakidunak antzeko zoritxarra pairatu zuen, kiskalita suertatu baitzen San Pelaioko gurelekuan (Zarautz). 200 seriea linean sartzeko zorian zegoen, baina eragindako kalte larriak ikusita, bi unitateei baja emandakotan, deuseztatu egin ziren.

1996tik aurrera, 200 serieko unitateak etorritakoan, 3100 zenbakidunak bigarren mailako zerbitzuak hasi ziren egiten. Horregatik, eta fidagarriagoak izan zitezten, hiru M-A-M konposizio osatu ziren,<sup>218</sup> eta gainontzeko atoi ertain eta kabinadunak Durangoko geltokian alboratuta geratu ziren. Tren horietako bat Bermeoko lineako erreserban (Gernikan) geratu zen behin-betiko.

importantes novedades respecto al modelo original, entre las que destacaban el nuevo interiorismo, el rediseño de los testers, las puertas automáticas, o la megafonía y música ambiental. Lamentablemente, se conservaron los bogies originales, tipo Pennsylvania, cuya suspensión no resultaba muy confortable, aunque al menos se sustituyeron las cajas de grasa originales, sistema Athermos, por rodamientos Timken.

Entre 1988 y 1990 se reconstruyeron otras cinco unidades «100», utilizando en esta ocasión las instalaciones de los talleres de Guernica para realizar su remodelación, por lo que finalmente la serie quedó constituida por un total de ocho trenes formados por coche motor (3101 a 3108) remolque intermedio (5101 a 5108) y remolque con cabina de conducción (6101 a 6108). Para ello fue precisa la transformación de todos los automotores salvo el antiguo 101, prototipo de la serie original y algo distinto de los restantes, que fue desguazado aprovechándose sus componentes como repuestos. Los remolque sobrantes también fueron destruidos.

La serie 3100 nunca llegó a circular en el Ferrocarril del Urola, ya que su modernización, iniciada en 1986 fue paralizada en 1988, procediendo finalmente a su clausura. Por tanto, trabajaron casi en exclusiva en la línea de Bilbao a San Sebastián y el ramal de Bermeo, aunque ocasionalmente realizaron alguna incursión en el Topo.

El 27 de mayo de 1994, un grave incendio de origen fortuito destruyó la unidad 3103 y sus remolques en el túnel de Santa Catalina (cerca de Deva) y poco después sufría igual suerte la 3102, calcinada en el apeadero de San Pelayo (Zarautz). Ante la perspectiva de la próxima incorporación a la línea de la serie 200 y debido a los graves daños registrados, ambas fueron dadas de baja, y se procedió a su desguace.

A partir de 1996, la llegada de las unidades de la serie 200 relegó a las 3100 a servicios secundarios, por lo que con el fin de mejorar su fiabilidad se formaron tres composiciones M-R-M,<sup>218</sup> quedando los restantes remolques intermedios y remolques cabina apartados en la estación de Durango. Uno de estos trenes se asignó de forma permanente a la reserva de la línea de Bermeo en Guernica.

<sup>218</sup> Honako hauek izan ziren osatutako konposizioak: 3101-5101-3104, 3105-5105-3106 eta 3107-5107-3108.

<sup>218</sup> Las composiciones resultantes fueron las siguientes: 3101-5101-3104, 3105-5105-3106 y 3107-5107-3108.

2001ean serie osoari baja eman zioten behin-betiko, 3107-5107-3108 zenbakidun kotxeek osatutako konposizioari izan ezik. Bestalde, Trenaren Euskal Museoak 3101 kotxe motorra eta 6104 atoa gorde zituen.

1996tik aurrera, tren-familia berri batek hartu zuen 3100 zenbakiduen lekukoa Zornotza eta Bermeo arteko linean. Hogei konposizioek osatutako 200 seriea dugu hori. Konposizio horiek bina muturreko kotxe motor eta atoi ertain bana dituzte, eta CAF eta Babcock & Wilcox enpresek fabrikatu zituzten 1986an.<sup>219</sup> Azkenik, trakzio ekipoa Westinghouse etxeak fabrikatu zituen Bizkaiko Erandioko lantegian.

Ordura arte EuskoTrenen ezezagunak ziren hainbat berrikuntza teknologiko sartu zituzten tren horietan, hala nola, trakzioa kontrolatzeko sistema elektronikoak (chopper), bigarren mailako

En 2001 toda la serie fue dada definitivamente de baja, salvo la composición formada por los coches 3107-5107-3108. Por su parte, el Museo Vasco del Ferrocarril ha preservado el coche motor 3101 y el remolque 6104.

A partir de 1996, una nueva familia de trenes vino a tomar el relevo de las 3100 en la línea de Amorebieta a Bermeo. Se trata de la serie 200, formada por veinte composiciones integradas por dos coches motores extremos y un remolque intermedio, fabricadas en 1986 por CAF y Babcock & Wilcox,<sup>219</sup> con equipos de tracción construidos en Erandio (Vizcaya) por Westinghouse.

Estos trenes incorporaron una serie de novedades tecnológicas hasta el momento desconocidas en EuskoTren, como eran los sistemas de control de tracción electrónicos (chopper), la suspen-



200 SERIEKO UNITATEA HIRU KOTXEZ OSATUTAKO JATORRIZKO ERAKETAN, FORUA INGURUETAN. ARGAZKIA, THIERRY LELEU. UNIDAD DE LA SERIE 200 EN FORMACIÓN ORIGINAL DE TRES COCHES EN LAS PROXIMIDADES DE FORUA. FOTO, THIERRY LELEU.

<sup>219</sup> CAF enpresak Beasainen fabrikatu zituen muturreko kotxe motorrak, 201-1etik 220-1era bitarteko eta 201-3tik 220-3ra bitarteko matrikula zenbakiekin. Aldiz, Babcock & Wilcox enpresak Galindon fabrikatu zituen atoi ertainak, 201-2tik 220-2rako matrikula zenbakiekin.

<sup>219</sup> CAF construyó en Beasáin los coches motores extremos, matriculados como 201-1 a 220-1 y 201-3 a 220-3 y Babcock & Wilcox en Galindo los remolques intermedios, matriculados como 201-2 a 220-2.

LAU KOTXEZ OSATUTAKO 220 UNITATEA BERMEON. ARGAZKIA,  
M<sup>TM</sup> MERCEDES GARCÍA FERNÁNDEZ.  
UNIDAD 220 DE CUATRO COCHES EN BERMEO. FOTO, M<sup>A</sup>  
MERCEDES GARCÍA FERNÁNDEZ.



pneumatikoa, eta aurretik finkatutako abiadura edo motor bakarreko bogiak. Bogie horietan non erabat esekita dauden trakzio-motorrek cardan transmisioen bidez eragiten diete ardatz eragileei.

Aurrerago martxan jarriko zen Bilboko metroan bereziki erabiltzeko diseinatu zituzten 200 serieko unitateak. Izan ere, Bilbo eta Plentzia arteko linea garraio azpiegitura berri horretan sartzekoa zen. Hala ere, azkenean zerbitzu horretarako tren berriak fabrikatzea erabaki zuten. Horregatik, metroaren inaugurazio egunetik aurrera (1995eko azaroaren 11n), konposizio guztiak Txorierriko lineara, Bilbo eta Donostia arteko lineara eta Bermeo adarrera eraman ziren.

Urtebete geroago, 1996an, 201etik 210era bitarteko unitateak Topoaren lineara eraman ziren, CAF enpresak Irunen fabrikatutako bigarren atoi ertain batekin batera (201-4tik 210-4ra bitartekoak). Gainontzeko konposizioak Bilbo eta Donostia arteko linearen eta Bermeo adarraren zerbitzua indartzera eraman ziren (orduaz 3500 zenbakidunak zeuden linea haietan).

sión secundaria neumática, la velocidad prefijada o los bogies monomotores, donde los motores de tracción, enteramente suspendidos, accionan los ejes motores mediante transmisiones cardan.

Las unidades de la serie 200 estaban especialmente diseñadas para su futura utilización en el Metro de Bilbao, ya que la línea de Bilbao a Plencia iba a formar parte de esta nueva infraestructura de transporte. Sin embargo, finalmente se optó por la construcción de trenes completamente nuevos para este servicio, por lo que a partir de su inauguración, el 11 de noviembre de 1995, se transfirieron todas las composiciones a la línea del Txorierrri, de Bilbao a San Sebastián, y al ramal de Bermeo.

Un año después, en 1996, las unidades 201 a 210 fueron asignadas a la línea del Topo, recibiendo un segundo remolque intermedio construido por CAF en Irún (201-4 a 210-4). Las restantes composiciones pasaron a reforzar a las 3500 en el servicio de las líneas Bilbao a San Sebastián y ramal de Bermeo.

Horietako hamar unitatek atoi ertain bakarra zutenez, 1999an EuskoTrenek bigarren atoi ertain bana gehitzea erabaki zuen. Kotxe haiek ere CAF enpresak fabrikatu zituen Irungo lantegian, eta 211-4tik 220-4ra bitarteko matrikula zenbakiak jarri zizkieten.

Fabrikatu zituztenetik, garrantzi handiko zein txikiko aldaketa batzuk egin dizkiete 200 serieko unitateei. Horien artean, fabrikatik ekartzen ez zituzten Scharfenberg motako krokagailuak azpimarratuko ditugu. Dena den, ekipo horiek akoplamendu mekanikoa eta pneumatikoa besterik ez dute onartzen, eta ez aginte anizkoizdun gidatze-sistematik.

Gaur egun, 200 serieko unitateek Bilbo eta Donostia arteko linearen bidaiari zerbitzua eraginkortasunez betetzen jarraitzen dute, baita Bermeoko adarrekoa eta Topoaren lineakoa ere.

300 seriekoak izan dira Zornotza eta Bermeo arteko linearen zerbitzuei gehitu zaizkien EuskoTrenen azken unitateak. 3500 seriearen oso antzekoak diren tren horiek osagai hauek dituzte: kotxe motor bat (301-1etik 312-1era bitartekoak) eta kabinadun atoi bat (301-3tik 312-3ra bitartekoak), eta beharbada atoi ertain bat gehitzea dago aurreikusita. CAF enpresak fabrikatu zituen Beasaingo lantegian 1990ean, azken bost atoiak izan ezik, haiek Babcock & Wilcox enpresari (Galindo, Bizkaia) azpikontratu baitzizkioten.

Hasiera batean, serie osoa Donostia eta Hendaia arteko lineara (Topo famatuari) eramateko asmoa bazegoen ere, 1996. urtean 200 serieko unitateak ekarritakoan, 300 zenbakidun gehienak Bilbo eta Lezama (Txorierrri) arteko lineara bidali ziren. Hala eta guztiz ere, azken hirurak Durangoko tailerretara igorri zituzten erabateko zaharberritzea egin ziezaieten, eta Euskopullman zerbitzu azkar berrian zirkula zezaten. Zeregin berri horri behar bezala ekiteko, 310, 311 eta 312 konposizioei garrantziko zenbait aldaketa egin zizkieten. Horien artean honako hauek azpimarratuko ditugu: sarbide plataforma bana kendu zieten kotxeei, jatorrizko eserlekuen orde, 3500 zenbakidunen antzekoak ziren eserleku alderantzgarriak instalatu zituzten, eserleku kopurua handiagotzeko, eta baita minibar bat eta komunak ere instalatu zituzten. Horrez gain, kanpotik kolore gorri-morea marra zuri eta grisekin margotu zuten.

1988ko maiatzaren 9an Bilbo eta Donostia arteko zerbitzu azkar berri bat abiarazi zuten, eta trenak bi ordu baino zertxobait gutxiagotan egiten zuen zerbitzu hori. Euskopullman zerbitzua Boluetan, Durangon, Eibarren, eta Zarautzen baino ez zen gelditzen. Trenak plaza kopuru mugatua eskaintzen zuen, eta alde zurretiko txartel salmenta sistema erabiltzen zen. Bidaia erosoago gerta ze-

En 1999 EuskoTren decidió incorporar el segundo remolque intermedio a las diez unidades que todavía carecían de él. Estos coches fueron también suministrados por CAF (Irún), siendo matriculados como 211-4 a 220-4.

Desde su construcción, las unidades de la serie 200 han experimentado algunas modificaciones de mayor o menor entidad, entre los que merece especial atención la incorporación de enganches automáticos tipo Scharfenberg, de los que carecían inicialmente. En todo caso, estos equipos sólo permiten el acoplamiento mecánico y neumático, pero no la conducción en mando múltiple.

En la actualidad, las unidades de la serie 200 siguen cubriendo eficazmente los servicios de viajeros de la línea Bilbao a San Sebastián así como del ramal de Bermeo y del Topo.

Las últimas unidades de EuskoTren en incorporarse a los servicios de la línea de Amorebieta a Bermeo han sido las de la serie 300. Estrechamente derivados de la serie 3500, estos trenes están compuestos por un coche motor (301-1 a 312-1) y un remolque con cabina (301-3 a 312-3), estando prevista la hipotética incorporación de un remolque intermedio. Fueron construidos en 1990 por CAF en Beasaín, aunque los últimos cinco remolques fueron subcontratados a Babcock & Wilcox (Galindo, Vizcaya).

Inicialmente, toda la serie fue destinada a la línea de San Sebastián a Hendaya, el popular Topo, pero en 1996, con la llegada de las unidades de la serie 200, la mayor parte de las 300 fueron remitidas a la línea de Bilbao a Lezama (Txorierrri). Sin embargo, las tres últimas se enviaron a los talleres de Durango donde se reformaron totalmente con el fin de cubrir el nuevo servicio rápido Euskopullman. Para su adaptación a este nuevo cometido, las composiciones 310, 311 y 312 fueron objeto de importantes modificaciones entre las que destacan la eliminación de una plataforma de acceso por coche al objeto de incrementar el número de plazas sentadas, la sustitución de los asientos originales por otros reversibles, similares a los instalados en las 3500, la instalación de un minibar y retretes o la decoración exterior rojo burdeos con franjas blanca y gris.

El 9 de mayo de 1988 comenzó el nuevo servicio rápido que cubría la distancia entre Bilbao y San Sebastián en algo menos de dos horas. El Euskopullman solamente efectuaba parada en las estaciones de Bolueta, Durango, Eibar y Zarauz. La oferta del tren era de plazas limitadas, siendo posible la venta anticipada de billetes. Entre otras comodidades, los viajeros disfrutaban de prensa gratuita,



GERNIKAKO TAILERRAK. 200 SERIEKO ETA 3500 SERIEKO UNITATE BANA ATSEDENA HARTZEN, ZERBITZU BERRIARI EKIN AURRETIK. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
TALLERES DE GUERNICA, UNA UNIDAD 200 Y OTRA DE LA SERIE 300 DESCANSAN A LA ESPERA DE INICIAR UN NUEVO SERVICIO. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.



FERROCARRILES VASCONGADOSETAKO BROWN BOVERI LOKOMOTORAK ERE IBILI ZIREN BERMEOKO LINEAN, HURA ELEKTRIFIKATU ETA GERO, ETA LAUROGEITA HAMARREKO HAMARKADAN EUSKO TRENEKO TURISMO TRENAREN TITULAR IZAN ZIREN. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
LAS LOCOMOTORAS BROWN BOVERI DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS TAMBIÉN CIRCULARON EN LA LÍNEA DE BERMEO A RAÍZ DE SU ELECTRIFICACIÓN, SIENDO TITULARES, EN LOS AÑOS NOVENTA, DEL TREN TURÍSTICO DE EUSKO TREN. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

din, zenbait zerbitzu eskaintzen zizkien bidaiari: hala nola, doako prentsa eta edariak edateko aukera ibilbidean zehar. Urte hartako uztailaren 3an, zerbitzuaren ibilbidea Hendaiaraino luzatu zen, Parisera zihoan abiadura handiko tren frantsesekin lotura egiteko aukera emanaz.

Asmo handiko planteamendua izan zen Euskopullmanarena, baina emaitzak ez ziren espero bezain onak. Hori dela eta, ordura arte egunero zirkulatzen bazuen ere, 1999ko apirilaren 12tik aurrera asteburuetan soilik hasi zen zirkulatzen. Hala ere, urte hartako udaldian egunero zirkulatu zuen berriro ere, baina azkenean 1999ko udazkenean zerbitzua eten egin zuten. Handik gutxira, eta taberna zerbitzua kenduta, 310, 311 eta 312 unitateak Bermeoko linearen erdi zuzeneko goizeko tren zerbitzuetan erabili dira, eta 2003. urtetik aurrera Bilbo, Donostia eta Hendaia artean berreskuratutako tren azkarrekin partekatzen dute zerbitzu hori.

puddiendo tomar alguna consumición durante el trayecto. El 3 de julio del mismo año el servicio se prolongó su recorrido hasta Hendaya, posibilitando así la combinación con los trenes de alta velocidad franceses con destino a París.

A pesar de su ambicioso planteamiento, el Euskopullman no ofreció los resultados esperados, por lo que su circulación, inicialmente diaria, paso a ser exclusivamente de fin de semana desde el 12 de abril de 1999. Durante la temporada de verano volvió a circular a diario pero finalmente fue suprimido el otoño de 1999. Poco después, ya desprovistas del bar, las unidades 310, 311 y 312 han sido utilizadas en la realización de trenes semidirectos matinales en la línea de Bermeo, servicio que desde 2003 comparten con los recuperados trenes rápidos entre Bilbao, San Sebastián y Hendaya.



FERROCARRILES VASCONGADOSEN 17 ZENBAKIKO ASEA LOKOMOTORA BURU DUEN LANEKO TRENA. ZUGAZTIETA, 2001. ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.

TREN DE TRABAJOS ENCABEZADO POR LA LCOMOTORA ASEA Nº 17 DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS. ZUGAZTIETA, 2001. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

# Atoian eramandako materiala

## BI ARDATZEKO KOTXEA

Hona hemen Zornotza eta Gernika arteko lineak hasieran zituen bidaiarientzako kotxeak: lehen mailako hiru kotxe (A-1, A-2 eta A-3 matrikuladunak), lehen eta bigarren mailako bi kotxe misto (AB-1 eta AB-2), bigarren mailako bi kotxe (B-1 eta B-29) eta hirugarren mailako zazpi kotxe (C-1etik C-7rakoak). Horrez gain, hiru furgoi zeuden (D-1, D-2 eta D-3), abiadura handian ekipamenduak eta merkantziak garraiatzeko. Guztiak Manchesterreko Ashbury enpresa britainiarrak eraiki zituen 1888an<sup>220</sup>, eta, bi ardatzekoak izateaz gain, muturretan plataforma irekiak eta txapa metalikoz forratutako egurrezko egiturako karrozeriak zituzten.

1914tik aurrera, bogieak zituzten kotxeak erabiltzen hasi zirenez, hasieratik linea horretan zeuden kotxeak zerbitzu garrantzitsuena kanpo gelditu ziren, batez ere Bilbora zuzenean joaten zirenak, ez baitzuten hutsezko balazta automatikorik, ez eta lurrinezko berogailurik ere. Bestalde, 1927an furgoi gehiago eskuratu zituzten, Talleres del Astillero (Santander) beste bi unitate saldu baitzizkien.

Atoian eramateko ibilgailuen parkea bere horretan geratu zen Gerra Zibila hasi arte, nahiz eta garai hartan A-2 eta A-3 kotxeak eta B-1 eta B-2 kotxeak hirugarren mailan jarri. Euzkadiko Behin-Behineko Gobernuaren Garraio eta Herri Lan Sailak egindako txostenean adierazten zenez, ibilgailu horiek egoera nahiko onean zeuden baina haien esekidura malgukiak malguegiak ziren, eta, horren ondorioz, oszilazio handiak eragin eta trenak errailetatik irteten ziren maiz. Horrez gain, txostenaren arabera, gurpilek xasisa ukitzen zuten sarritan trenak karga gehiegi zutenean.

Gerra Zibila amaitutakoan, AB-1 eta AB-2 kotxeak zaharberritu egin ziren Castro eta Traslaviña arteko tren konpainiaren tailerretan, eta lehen mailako ibilgailu misto bihurtu ziren, posta garraiatzeko departamentua eta matrikula berriak jarrita (AO-1 eta AO-2). Bestalde, 1944an, A-1 kotxea Z-1 kotxe areto-ordaintzaile bihurtu zen, eta hirugarren mailako kotxeak, Gernikako bonbardaketaren ondorioz kalte handiak izan zituztenez, erabat berreraiki egin behar izan zituzten. Horrez gain, karrozeria berriak, jato-

<sup>220</sup> Garai hartan, Ashbury Euzkadiko tren konpainiei atoian eramateko materiala hornitzen zien enpresa garrantzitsua zen, Bilbo eta Portugalete arteko lineari edo Vasco-Navarro trenari material ugari saldu baitzizkien.

# El material remolcado

## LOS COCHES DE DOS EJES

El parque inicial de coches de viajeros del ferrocarril de Amorebieta a Guernica estaba compuesto por un total de tres coches de primera clase, matriculados como A-1 a 3, dos mixtos de primera y segunda, AB-1 y 2, dos coches de segunda, B-1 y 2 y siete de tercera, C-1 a 7, a los que se sumaban tres furgones (D-1 a 3) para el transporte de equipajes y mercancías en régimen de gran velocidad. De dos ejes, plataformas abiertas en los extremos y carrocería de estructura de madera forrada de chapa metálica, todos ellos fueron construidos por la firma británica Ashbury de Manchester en 1888.<sup>220</sup>

A partir de 1914, la introducción de algunos coches de bogies supuso que el parque original de la línea de Guernica fuera relevado de los servicios más importantes, principalmente los directos a Bilbao, ya que carecían de freno automático de vacío o de calefacción de vapor. Por su parte, en 1927 el parque de furgones se vio ampliado con dos nuevas unidades suministradas por los Talleres del Astillero (Santander).

Este parque remolcado inicial se mantuvo en su totalidad en servicio hasta la guerra civil, aunque en esta época, los dos coches A-2 y 3, junto a los B-1 y B-2 habían sido degradados a coches de tercera clase. El informe realizado por el Departamento de Obras Públicas del Gobierno Provisional de Euzkadi señalaba en referencia a estos vehículos que, aunque su estado de conservación era razonable, tenían los muelles de suspensión excesivamente flexibles, lo que provocaba oscilaciones muy amplias y descarrilamientos frecuentes, mientras que cuando viajaban sobrecargados, era frecuente que las ruedas llegaran a rozar con el bastidor.

Finalizada la guerra civil, los coches AB-1 y 2 fueron reconvertidos, en los talleres del ferrocarril de Castro a Traslaviña, en vehículos mixtos de primera clase con departamento para transporte de correo y rematriculados como AO-1 y 2. Por su parte, el A-1 se transformó, en 1944, en el coche salón-pagador Z-1, mientras que los coches de tercera, algunos de ellos gravemente dañados tras el bombardeo de Guernica, fueron totalmente reconstruidos con

<sup>220</sup> Ashbury era en esta época un importante suministrador de material remolcado para los ferrocarriles del País Vasco, con diversas entregas a otras líneas como Bilbao-Portugalete o el Vasco-Navarro.

rrizkoen antzekoak, jarri zitzaizkien; dena dela, desberdintasun bat zuten: txapa metalikozko kanpo estalduraren ordez, egurrezko frisozko estaldura jarri zieten.<sup>221</sup>

Zornotza eta Gernika arteko lineako bidaiariak kotxe horiek 40ko hamarkadaren amaiera arte erabili zituzten, bogieak zituzten ibilgailuak iristean behin betiko baztertu baitziren. Gehienak 1956an desegin zituzten.<sup>222</sup>

Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak hasieran zituen kotxeek gain, bi ardatzeko ibilgailu gehiago erabili ziren linea horretan; hain zuzen ere, Vasco-Navarro trenetik hartutakoak (ABO-1, B-A, B-2, C-A, C-2, C-9 eta C-12 kotxeak). Horiek guztiak ere Ashburyk egin zituen 1888an, baina, besteak ez bezala, ez zuten kanpo plataformarik, departamentu bakoitzera sartzeko atetxoak baitzituzten alboan.

Vasco-Navarro trenaren bi ardatzeko kotxeak Estatuak linea konfiskatu ondoren iritsi ziren Gernikara, eta bertan egon ziren 1944 arte, orduan itzuli baitzitzaizkion jatorrizko trenbide konpainiari.



nuevas carrocerías, similares a las originales pero con forro exterior de friso de madera en lugar de la chapa metálica.<sup>221</sup>

El parque original de coches de viajeros del ferrocarril de Amorebieta a Guernica se mantuvo en servicio hasta que a finales de los años cuarenta, la recepción de nuevos vehículos de bogies supuso su definitiva retirada. La mayoría de ellos fueron desguazados en el año 1956.<sup>222</sup>

Además de los coches originarios de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, esta línea vio circular vehículos de dos ejes procedentes del ferrocarril Vasco-Navarro, como es el caso de los ABO-1, B-1 y 2, y C-1, 2, 9 y 12. Todos ellos también habían sido construido por Ashbury en 1888, pero a diferencia de los anteriores carecían de plataformas extremas, ya que el acceso a su interior se realizaba mediante portezuelas laterales, individuales para cada departamento.

Los coches de dos ejes del Vasco-Navarro llegaron a Guernica tras la incautación de la línea por el Estado y permanecieron hasta el año 1944, fecha en que fueron devueltos a su ferrocarril originario.

BI ARDATZ ZITUZTEN BIDAIARIEN KOTXE ZAHARRAK ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENEAN. ARGAZKIA, JNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

PRIMITIVOS COCHES DE VIAJEROS DE DOS EJES DEL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO. FOTO ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

<sup>221</sup> Kotxe batzuk Gernikako tailerretan berreraiki ziren; beste batzuk, berriz, Castro-Urdialeseko Avelino Trecha arotzak egin zituen; esate baterako, C-5, C-6, C-7 eta C-14 kotxeak.

<sup>222</sup> 1956ko martxoaren 1ean, C-6, C-7, C-11 eta AO-1 kotxeak desegin ziren, eta maiatzaren 31n, AO-2, C-3, C-4, C-5, C-8, C-10, C-12 eta C-13 kotxeak.

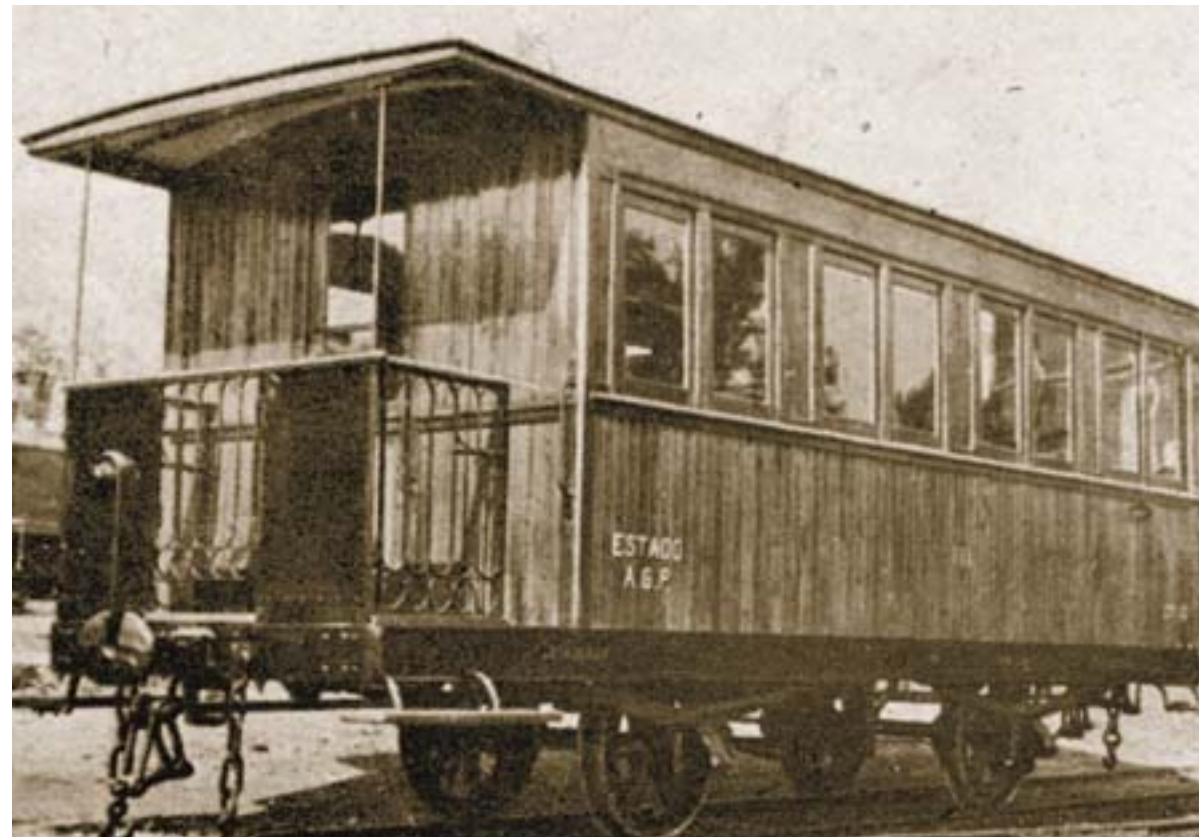
<sup>221</sup> Algunas de estas reconstrucciones se realizaron en los talleres de Guernica, mientras que otras, como es el caso de los coches C-5, 6, 7 y 14 fueron encomendadas al carpintero Avelino Trecha, de Castro-Urdiales.

<sup>222</sup> El 1 de marzo de 1956 se desguazaron los coches C-6, 7, 11 y el AO-1, mientras que el 31 de mayo les llegó el turno a los AO-2 y C-3, 4, 5, 8, 10, 12 y 13.





BIDAIARIEN TRENA. AURREALDEAN ANTZINAKO FURGOIETAKO BAT IKUS DAITEKE. ARGAZKIA, JNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.  
TREN DE VIAJEROS EN EL QUE SE APRÉCIA EN PRIMER PLANO UNO DE LOS PRIMITIVOS FURGONES. FOTO ÁNGELA ALLENDESALAZAR ZARAGOZA. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.



GERRA OSTEAN BERRERAIKITAKO BI ARDATZEKO KOTXEA.  
MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS IZENENKOREN ARTXIBATEGIA.  
COCHE DE DOS EJES RECONSTRUIDO TRAS LA GUERRA. ARCHIVO MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.

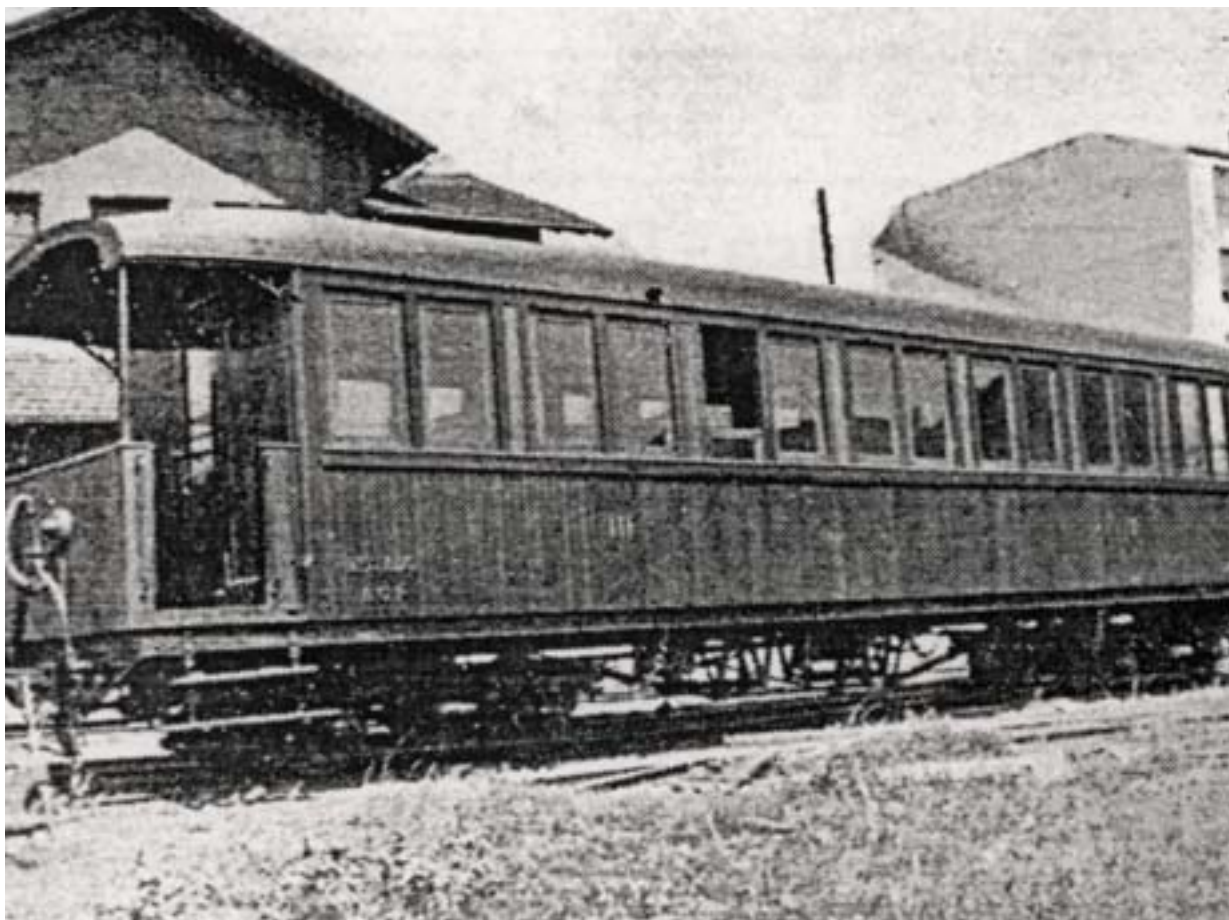
## Zornotza-Bermeo Tren Konpainiaren bi ardatzeko egurrezko bagoiak Coches de madera y dos ejes del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

Matrikula Matrícula	Egilea /Urtea Constructor/Año	Jatorria Procedencia	Ezaugarriak Plazas	Oharrak Observaciones
A-1	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	26 eserleku	Z-1 kotxe areto-ordaintzaile bihurtu zen.
A-1	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	26 asientos	Transformado en coche salón-pagador Z-1
A-2	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	26 eserleku	1927an hirugarren mailako bagoi bihurtu zen.
A-2	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	26 asientos	Transformado en 1927 en coche de 3ª
A-3	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	26 eserleku	1927an hirugarren mailako bagoi bihurtu zen.
A-3	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	26 asientos	Transformado en 1927 en coche de 3ª.
AB-1	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	24 eserleku	
AB-1	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	24 asientos	
AB-2	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	24 eserleku	1944an lehenengo mailako bagoi bihurtu zen, posta garraiatzeko departamentu eta guzti.
AB-2	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	24 asientos	Convertido en coche de 1ª con departamento correo en 1944.
B-1	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	24 eserleku	1944an lehenengo mailako bagoi bihurtu zen, posta garraiatzeko departamentu eta guzti.
B-1	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	24 asientos	Convertido en coche de 1ª con departamento correo en 1944.
B-2	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	24 eserleku	1928an hirugarren mailako bagoi bihurtu zen.
B-2	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	24 asientos	Convertido en coche de 3ª en 1928
C-1	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	32 eserleku	
C-1	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	32 asientos	
C-2	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	32 eserleku	
C-2	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	32 asientos	
C-3	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	36 eserleku	
C-3	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	36 asientos	
C-4	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	36 eserleku	
C-4	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	36 asientos	
C-5	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	36 eserleku	
C-5	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	36 asientos	
C-6	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	36 eserleku	
C-6	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	36 asientos	
C-7	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	36 eserleku	
C-7	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	36 asientos	
D-1	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	Furgoia	1927an matrikula berria jarri zioten (D-8).
D-1	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	Furgón	Rematriculado en 1927 como D-8
D-2	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	Furgoia	
D-2	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	Furgón	
D-3	Ashbury/1888	Zornotza-Gernika	Furgoia	
D-3	Ashbury/1888	Amorebieta-Guernica	Furgón	
D-4	Santanderreko Talleres del Astillero/1927	Zornotza-Sukarrieta	Furgoia	
D-4	Astillero Santander/1927	Amorebieta-Pedernales	Furgón	
D-1	Santanderreko Talleres del Astillero/1927	Zornotza-Sukarrieta	Furgoia	
D-1	Astillero Santander/1927	Amorebieta-Pedernales	Furgón	

Linea horretan Vasco-Navarro trenaren bi ardatzeko zenbait bagoi erabili ziren./Por la línea también han circulado diversos coches de dos ejes del ferrocarril Vasco-Navarro.

## BOGIEAK ETA EGURREZKO KARROZERIA DITUZTEN KOTXEAK

Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbideetako lehenengo bogie-dun ibilgailuak Sociedad Española de Construcciones Metálicas enpresari 1914an erositakoak izan ziren. Beasaingo Furgoi Fabrikak egin zituzten, eta enpresa hori zen haien jabe<sup>223</sup>. Hona hemen bagoiak: lehenengo eta bigarren mailako bagoi misto bat (TAB-1) eta bigarren eta hirugarren mailako bagoi misto bat (TBC-2). Urtebete geroago, hirugarren mailako bi unitate erosi zituzten (TC-1 eta TC-2).



GERRA OSTEAN BERRERAIKITAKO TC-3 KOTXEA. MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS IZENEKOAREN ARTXIBATEGIA.

## LOS COCHES DE BOGIES Y CARROCEÍA DE MADERA

Los primeros vehículos de bogies del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales fueron adquiridos a la Sociedad Española de Construcciones Metálicas en 1914. Producidos en la Fábrica de Vagones de Beasaín, propiedad de esta empresa,<sup>223</sup> se trataba de un coche mixto de primera y segunda clase, matriculado como TAB-1 y otro de segunda y tercera, marcado como TBC-2. Un año más tarde se adquirieron dos unidades de tercera clase numeradas como TC-1 y 2.

COCHE TC-3 RECONSTRUIDO TRAS LA GUERRA CIVIL. ARCHIVO MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS.

<sup>223</sup> Fabrika hori da CAF tren materialetarako enpresa eraikitzearen aurrekari nagusia.

<sup>223</sup> Esta fábrica es el principal antecedente de la empresa constructora de material ferroviario CAF.

1927an, Trenbide Estatutuak emandako dirulaguntzei esker, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak bi bagoi berri hauek erosi zizkion Beasaingo CAF enpresari: lehenengo eta bigarren mailako misto bat (TAB-2) eta hirugarren mailako bat (TC-3).

Gerra Zibilaren ondoren, Sukarrietako lineako bogiedun bagoietan konponketa handiak egin zituzten, batez ere TAC-2an, Gernikako bonbardaketan suntsituta geratu baitzen. Bagoi hori Gernikako Uribe y Cía. enpresak erabat berreraiki zuen, eta hirugarren mailako bagoi bihurtu zuen, matrikula berria jarrita (TC-3). Horrez gain, ordura arte TC-3 matrikula zuen ibilgailuan posta garraiatzeko departamentu txiki bat jarri zuten, eta hari ere matrikula berria jarri zioten (TCO-3). Bestalde, TBC-2arekin ere gauza bera egin zuten, TACO-2 matrikula jarrita.

Bagoi horiek guztiak 50eko hamarkadaren amaiera arte erabili ziren, orduan behin betiko baja eman baitzieten. Dena dela, ez zituzten 1970 arte desegin, eta hori Zugaztietako eta Sukarrietako geltokietan egin zuten.

Gerra Zibilaren aurretik, bogiedun bagoi gehiago eskuratu ziren, Vasco-Navarro trenetik lau unitate hauek eskuratu baitzituzten: hirugarren mailako bina ibilgailu (CC-2 eta CC-4) eta lehenengo eta bigarren mailako bina ibilgailu misto (CC-4 eta CC-6). 1944an jatorrizko linean zeuden berriro, baina 1949an beste bi bagoi eskuratu zituzten (CC-4 eta CC-6).

AAC-4, AAC-5 eta AAC-6 bagoiak Vasco-Navarro trenetik eskuratutako bagoien antzekoak ziren, baina berriak ziren eta Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundea zen haien jabe. Hiru unitate horiek Sestaoko Sociedad Española de Construcción Naval en egintan zizuten 1949an, eta Estatuko erakundeak, atotian eramateko materiala modernizatzeko aldera, 1944an kontratatutako 52 ibilgailuko eskaeraren barruan zeuden.

1953an, Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen furgoi parke osoa berritu zen, sei ibilgailu (DDO-1etik DDO-6ra) bereganatu baitzituzten, berehala erabiltzen hasteko, Euskaldunak Villaverde Bajoko (Madril) fabrikari eginak. AAC-4, AAC-5 eta AAC-6 koitxeak bezala, Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundeak 1944an egindako 52 ibilgailuko eskaeraren barruan zeuden, eta horiek erabiltzen hastearekin batera linearen hasierako furgoiak behin betiko baztertu ziren.

En 1927, gracias a las ayudas aportadas por el Estatuto Ferroviario, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales adquirió a CAF de Beasaín dos nuevos coches, uno mixto de primera y segunda clase, matriculado como TAB-2 y otro de tercera clase, matriculado como TC-3.

Tras la guerra civil, los coches de bogies de la línea de Pedernales fueron sometidos a profundas reparaciones, principalmente el TAC-2 que, destruido en el bombardeo de la villa foral, fue totalmente reconstruido por la empresa Uribe y Cía. de Guernica, transformado en coche de tercera clase y rematriculado como TC-3. Al mismo tiempo, el vehículo que inicialmente había recibido dicha matriculación fue dotado de un pequeño departamento para transporte de correos, siendo marcado como TCO-3. Por su parte, el TBC-2 fue objeto de una actuación similar, siendo reenumerado como TACO-2.

Este conjunto de coches se mantuvo en servicio hasta finales de los años cincuenta, fecha en que fueron definitivamente dados de baja, aunque su desguace, realizado en las estaciones de Zugaztietako y Pedernales, no tuvo lugar hasta 1970.

Con anterioridad a la guerra civil, el parque de coches de bogies se había visto reforzado con la aportación de cuatro unidades procedentes del ferrocarril Vasco-Navarro. Se trataba de los vehículos de tercera clase CC-2 y 4, y de los mixtos de primera y segunda AAC-1 y 3. En 1944 todos ellos habían retornado a su línea de origen, pero en 1949 se recibieron otros coches, en concreto los CC-4 a 6.

Muy similares a los coches procedentes del Vasco-Navarro, pero adquiridos nuevos por la Explotación de Ferrocarriles del Estado eran los coches AAC-4 a 6. Estas tres unidades fueron construidas en Sestao por la Sociedad Española de Construcción Naval en 1949 y formaban parte de un pedido de 52 vehículos contratados en 1944 por dicho organismo con el fin de modernizar el parque de material remolcado de las diversas líneas a su cargo.

En 1953 el parque de furgones del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo se renovó en su totalidad, al incorporar al servicio seis vehículos, matriculados como DDO-1 a 6, que habían sido construidos por Euskalduna en su factoría de Villaverde Bajo (Madrid). Pertenecientes, al igual que los AAC-4 a 6, al pedido de 52 coches realizado por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado en 1944, su introducción supuso la baja definitiva de los furgones originarios de la línea.



BERMEOKO TRENEKO ZENBAIT KOTXE. AURREAN LEHEN ETA HIRUGARREN MAILAKO MISTOA, ETA HAREN OSTEAN FURGOIA, BIAK ERE BATERATUTAKO MOTAKOAK. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJÓ.

DIVERSOS COCHES DEL FERROCARRIL DE BERMEO. EN PRIMER PLANO UN MIXTO DE PRIMERA Y TERCERA Y TRAS ÉL UN FURGÓN, AMBOS DEL TIPO UNIFICADO. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJÓ.

## ESTATUAK BATERATUTAKO BIDAIARIENTZAKO KOTXEA

1940an, Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundeak proiektu bat egin zuen, lineak trenbide metrikoko bagoiez eta furgoniez hornitzeko. Hona hemen bagoi eta furgonien banaketa:

- A sorta. Vasco-Navarro trenarentzat, abiadura handiko eta kutxa erabat metalikoko bagoiak. Guztira, maila orokorreko zazpi bagoi eta furgoi/postarako hiru bagoi misto.
- B sorta. Lurrinezko trakzioa duten tren konpainientzat, abiadura ertaina eta egurrezko kutxa duten bagoiak. Lehentasunezko mailako eta maila orokorreko hamabi bagoi misto, maila orokorreko lau bagoi eta furgoi/postarako hogeitau bagoi.
- C sorta. La Lomarentzat, abiadura ertaineko eta kutxa arineko bagoiak. Maila orokorreko lau bagoi.

Beraz, aurreikuspena 50 ibilgailu berri eskatzea zen. Hala ere, azken eskaeran, 1944koan, aurreikuspenak ez ziren bete, eta bi unitate gehiago eskatu ziren. Azkenik, bagoiak honela banatu ziren:

- Vasco-Navarro trenarentzat, hirugarren mailako furgoi/postarako zortzi bagoi misto eta maila orokorreko hamar bagoi, guztiak metalikoak.
- Lurrinezko trakzioko tren konpainientzat, furgoi/postarako hogeitau bagoi, lehentasunezko mailako eta maila orokorreko hamar bagoi misto eta klase orokorreko lau bagoi. Egurrezko kutxak zituzten, eta 1923tik 1928ra Vasco-Navarro trenak emandako bagoien oso antzekoak ziren.

Azkenean, La Lomarentzat izan behar zuten bagoiak ez ziren hartu.

Nahiz eta egurrezko bagoi bateratuak Sociedad Española de Construcción Navalek egin zituela uste izan, badirudi sozietate horrek ez zituela bagoi guztiak egin, Trenbidearen Euskal Museoan eskura dauden hainbat iturritatik hori ondorioztatzen baita —adibidez, “La industria de material ferroviario en España” liburutik, hainbat tren konpainiari (Vasco-Navarro trena, Zornotza eta Bermeo arteko trena eta Castro eta Traslaviña arteko trena) buruzko dokumentazioetik edo Estatuaren eta Euskaldunaren memorietatik—.

Itxuraz, enpresa hauek eraiki zituzten egurrezko 34 bagoiak: Navalek (hamar bagoi), Euskaldunak (hamar bagoi), Macosak (hamar bagoi) eta Talleres de Amurriok (lau bagoi).<sup>224</sup>

## LOS COCHES DE VIAJEROS UNIFICADOS DE ESTADO

En el año 1940, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado estableció un proyecto de bases para el suministro de coches y furgones de vía métrica que se repartirían en tres grupos:

- Lote A. Para el Vasco-Navarro, vehículos para gran velocidad y de caja completamente metálica, siete coches de clase general y tres coches mixtos de furgón y correo.
- Lote B. Para los ferrocarriles de tracción vapor, de mediana velocidad y cajas de madera, doce coches mixtos de clase preferente y general, cuatro coches de clase general y veinte coches furgón correo.
- Lote C. Para La Loma, de mediana velocidad y cajas ligeras, cuatro coches de clase general.

La previsión era por tanto de un total de cincuenta nuevos vehículos. Sin embargo, el pedido definitivo, realizado en 1944, se vería modificado en su distribución definitiva y aumentado en dos unidades más. Finalmente los coches se repartirían del siguiente modo:

- Para el Vasco-Navarro, ocho coches mixtos tercera con furgón y departamento de correos y diez coches de clase general, todos ellos metálicos.
- Para repartir entre los ferrocarriles de tracción vapor, veinte coches furgón-correo, diez coches mixtos preferente-general y cuatro coches de clase general. En este caso, la caja era de madera, muy similar a los coches suministrados entre 1923 y 1928 al ferrocarril Vasco-Navarro.

Finalmente no se adquirieron los coches previstos para La Loma.

Aunque habitualmente se ha atribuido la construcción de todos los coches de madera unificados a la Sociedad Española de Construcción Naval, parece ser que no fue así, tal y como se desprende de las fuentes disponibles en el Museo Vasco del Ferrocarril, como es el caso del libro *La industria de material ferroviario en España*, documentación diversa sobre los ferrocarriles Vasco-Navarro, Amorebieta-Bermeo y Castro Traslaviña o las memorias de Estado y Euskalduna.

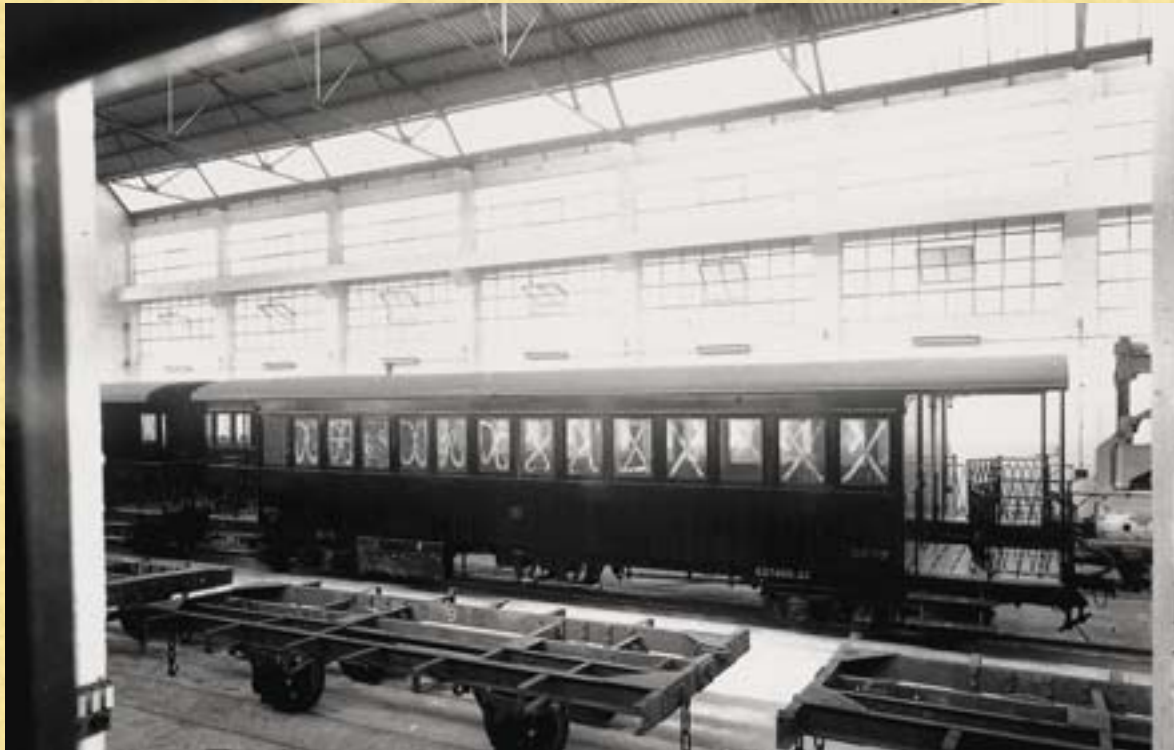
Al parecer, la construcción de los treinta y cuatro coches de madera se repartió entre los siguientes constructores, Naval (diez coches), Euskalduna (diez coches), Macosa (diez coches) y Talleres de Amurrio (cuatro coches).<sup>224</sup>

<sup>224</sup> *La industria de material ferroviario en España*, 178.-179. orr. Orrialde horietan datu nahasgarri bat ematen da; izan ere, 52 kotxe egin zituztela adierazten da (Vasco-Navarrokoak barne), baina guztiak batuta hiru gehiago ateratzen dira, E. Grassetenak. Inprimategiko akatsa ote?....

<sup>224</sup> *La industria de material ferroviario en España*, pp. 178-179. Esta misma página aporta un dato confuso, ya que indica que fueron 52 los coches construidos (incluidos los metálicos del Vasco-Navarro), pero sin embargo la suma total señala tres más atribuidos a E. Grasset ¿Un error de imprenta?....

Enpresa bakoitzak eraikitako bagoi motari dagokionez, badirudi AAC motakoak Navalek egin zituela.<sup>225</sup> Talleres de Amurriori dagokionez, logikaz, haien lau bagoiak CC-1etik CC-4rakoak zirela ondorioztatzen da. Furgoei dagokionez, Euskaldunaren 1954ko memorieta adierazten da hamar bagoi egin zirela; ustez, CCO-1etik CCO-10erakoak, CCO-11tik CCO-20rakoak 1950ean emanda baitzeuden. Beraz, hamar horiek Macosari zegozkiola ondorioztatzen da.

Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundearen egurrezko bagoi bateratuak erakunde horrek Vasco-Navarro trenarentzat aukeraturako eredu berekoak ziren. Línea horrek 1923an hainbat bagoi jaso zituen: lehenengo eta bigarren mailako bi bagoi misto (AAB-1 eta AAB-2), hirugarren mailako hiru bagoi (CC-1, CC-2 eta CC-3) eta bi furgoi (DD-1 eta DD-2), Oñatiko San Prudentzioko adarre-rako Zaragozako Carde y Escoriazaz eginak. 1928an, aldiz, Valentziako Devis enpresak bigarren eta hirugarren mailako bi bagoi misto (AAB-3 eta AAB-4) eta hirugarren mailako sei bagoi (CC-4tik CC-9ra) egin zituen, Vitoria-Gasteiz eta Meokolalde arteko trenerako.



HIRUGARREN MAILAKO KOTXE BATERATUA, CEUTA ETA TETUAN ARTEKO TRENERA BIDALTZEKO. ARGAZKIA AMURRIOKO TAILERRETAN ATERA ZEN. TRENEREN EUSKAL MUSEOAREN ARTXIBATEGIA. COCHE UNIFICADO DE TERCERA CLASE CON DESTINO AL FERROCARRIL DE CEUTA A TETUÁN, FOTOGRAFIADO EN LOS TALLERES DE AMURRIO. ARCHIVO DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL.

En cuanto a qué coches construyó cada uno de ellos, parece que los del tipo AAC fueron construidos por la Naval,<sup>225</sup> mientras que a Talleres de Amurrio le correspondieron los cuatro coches de tercera, serie CC-1 a 4. Por lo que respecta a los furgones, en las memorias de Euskalduna de 1954 se señala la entrega final de sus diez coches, los cuales debieron ser los CCO- 1 a 10, ya que los CCO 11 a 20 ya estaban entregados en 1950, por lo que puede deducirse que estos últimos eran los correspondientes a Macosa.

Los coches unificados de caja de madera de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado reproducían los mismos modelos que los adquiridos por este organismo para el ferrocarril Vasco-Navarro. Esta línea recibió en 1923 un lote compuesto de dos mixtos de primera y segunda (AAB-1 y 2), tres terceras (CC-1 a 3) y dos furgones (DD-1 a 2), construidos por Carde y Escoriaza de Zaragoza con destino al ramal de San Prudencio a Oñate, mientras que en 1928 la casa Devis de Valencia suministró dos mixtos de primera y tercera (AAB-3 y 4) y seis coches de tercera (CC-4 a 9) para la sección de Vitoria a Meokolalde.

<sup>225</sup> Dokumentuetan egiaztatzen denez, AGPko AAC-4, AAC-5 eta AAC-6 kotxeak enpresa horrek egin zituen.

<sup>225</sup> Al menos hay constancia documental de que los AAC-4 a 6 del AGP fueron construidos por esta empresa.

## VASCO-NAVARRO TRENAREN BAGOIAK ETA FURGOIAK, ESTATUAK BATERATUTAKOEN ANTZEKOAK COCHES Y FURGONES DEL VASCO-NAVARRO SIMILARES A LOS UNIFICADOS ESTADO

Matrikula Matrícula	Hasierako helburua Destino inicial	Egilea Constructor	Urtea Año
AAB-1 eta AAB-2/AAB, 1 y 2	Oñati-San Prudentzio/Oñate-San Prudencio	Carde y Escoriaza/Carde y Escoriaza	1923
CC-1, CC-2 eta CC-3/CC, 1 a 3	Oñati-San Prudentzio/Oñate-San Prudencio	Carde y Escoriaza/Carde y Escoriaza	1923
DD-1 eta DD-2/DD, 1 y 2	Oñati-San Prudentzio/Oñate-San Prudencio	Carde y Escoriaza/Carde y Escoriaza	1923
AAB-3 eta AAB-4/AAB, 3 y 4	Gasteiz-Mekolalde/Vitoria-Mecolalde	Devis	1928
CC-4tik CC-9ra/CC, 4 a 9	Gasteiz-Mekolalde/Vitoria-Mecolalde	Devis	1928
Guztira, egurreko kutxako 15 bagoi/Total, 15 coches de caja de madera			

## ESTATUAK BATERATUTAKO KOTXEAK COCHES UNIFICADOS DE ESTADO

Matrikula Matrícula	Hasierako helburua Destino inicial	Egilea Constructor	Urtea Año
<b>Bidaiarientzako bagoiak/Coches de viajeros</b>			
AAC-1, AAC-2 eta AAC-3/AAC, 1 a 3	Castro-Traslaviña	S.E.C. Naval	1949
AAC-4, AAC-5 eta AAC-6/AAC, 4 a 6	Zornotza-Sukarrieta/Amorebieta-Pedernales	S.E.C. Naval	1949
AAC-7 eta AAC-8/AAC, 7 y 8	Fuencarral-Colmenar V.	S.E.C. Naval	1949
AAC-9 eta AAC-10/AAC, 9 y 10	Madril-Almorox/Madrid-Almorox	S.E.C. Naval	1949
CC-1etik CC-4ra/CC, 1 a 4	Ceuta-Tetuan	Talleres de Amurrio	1954
Guztira, bidaiarientzako 14 bagoi, egurrezko kutxadunak/Total, 14 coches de viajeros de caja de madera			
<b>Furgoiak/Furgones</b>			
DDO-1etik DDO-6ra/DDO, 1 a 6	Zornotza-Sukarrieta/Amorebieta-Pedernales	Euskalduna (Villaverde)	1953
DDO-7tik DDO-10era/DDO, 7 a 10	Castro-Traslaviña	Euskalduna (Villaverde)	1954
DDO-11 eta DDO-12/DDO, 11 y 12	Calahorra-Arnedillo	Macosa	1949
DDO-13, DDO-14 eta DDO-15/DDO, 13 a 15	Fuencarral-Colmenar V.	Macosa	1949
DDO-16 eta DDO-17/DDO, 16 y 17	Madril-Almorox/Madrid-Almorox	Macosa	1949
DDO-18, DDO-19 eta DDO-20/DDO 18 a 20	Malaga-Fuengirola/Málaga-Fuengirola	Macosa	1949
Guztira, egurrezko kutxa duten 20 furgoi-posta/Total, 20 furgones-correo de caja de madera			

## ESTATUAREN 52 BAGOIKO ESKAERARI DAGOZKION BAGOI METALIKOAK COCHES METÁLICOS DEL VASCO-NAVARRO PERTENECIENTES AL PEDIDO DE ESTADO DE 52 COCHES

Matrikula Matrícula	Hasierako helburua Destino inicial	Egilea Constructor	Urtea Año
CCOD-1etik CCOD-8ra/CCOD, 1 a 8	Vasco-Navarro	CAF	1949
CC-1etik CC-10era/CC, 1 a 10	Vasco-Navarro	Material Móvil y Construcciones	1949
Guztira, 18 bagoi metaliko/Total, 18 coches metálicos			





BERMEOKO LINEARAKO EGURREZKO BI KOTXE. ESKUINEAN LEHEN ETA HIRUGARREN MAILAKO KOTXE MISTO BATERATUA IKUSTEN DA, ETA ESKUINEAN CARCAGENTE ETA DENIA ARTEKO TRENETIK EKARRITAKOETAKO BAT. ARGAZKIA, MARCEL LE GUAY.  
DOS COCHES DE MADERA ASIGNADOS A LA LÍNEA DE BERMEO. A LA DERECHA UN UNIFICADO MIXTO DE PRIMERA Y TERCERA Y A LA DERECHA UNO DE LOS PROCEDENTES DEL FERROCARRIL DE CARCAGENTE A DENIA. FOTO, MARCEL LE GUAY.

Trenbidea Bermeoraino eramateak sortu zituen premia berriak di-rela eta atoian eramateko material gehiago behar zenez, Explotación de Ferrocarriles del Estado erakundeak bagoi sorta bat bidali zuen Gernikara. Sorta horretako bagoiak Carcagente eta Denia arteko Tren Konpainiatik zetozen, eta 1941etik 1956 arte Fuencarral eta Colmenar Viejo arteko linea egiten zuten (Madril), eta lehenengo eta bigarren mailako bagoi bat (AAB-2) eta hirugarren mailako hiru ziren (CC-2, CC-5 eta CC-6). Karrozeria egurrezko egituraz osatuta zuten arren, kanpotik txapaz estalita zeuden, lineako gainerako bagoiek bezala; hori dela eta, zenbait dokumentutan metalikoak zirela adierazten zen.<sup>226</sup>

1967ko maiatzean, Carcagente eta Denia arteko Tren Konpainiatik bagoi gehiago iritsi ziren Gernikara: AAC-4, CC-4, CC-11 eta CC-13 bagoiak. Lekualdatze horren arrazoiak ez daude oso argi, bagoi horiek oso egoera txarrean baitzeuden eta ez baitzuten hutszeko balazta automatikorik; horren ondorioz, ekarri berritan desegin egin zituzten, Zornotza eta Bermeo arteko trenbidean erabili gabe. Horrez gain, garai berean Santander eta Bilbo arteko lineako C-25, C-26, C-101, C-105 eta C-106 bagoiak eskuratu zi-

Con el fin de reforzar el parque de material remolcado de la línea, con motivo de las nuevas necesidades generadas por la prolongación de las vías a Bermeo, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado remitió a Guernica un lote de coches originarios del ferrocarril de Carcagente a Denia que entre 1941 y 1956 habían prestado servicio en la línea madrileña de Fuencarral a Colmenar Viejo. Se trataba del AAB-2, mixto de primera y segunda clase, y de los CC-2, 5 y 6, de tercera. Aunque su carrocería era de estructura de madera, al igual que los restantes vehículos disponibles hasta el momento en la línea, exteriormente estaban forrados de chapa, por lo que en diversos documentos recibían la consideración de metálicos.<sup>226</sup>

También procedentes del ferrocarril de Carcagente a Denia arribaron a Guernica, en mayo de 1967, los coches AAC-4 y CC-4, 11 y 13. No queda muy claro los motivos de este traslado, ya que el estado de conservación de estas unidades era muy deficiente y carecían de freno automático de vacío, por lo que fueron desguazados poco después sin haber llegado a circular en la línea de Amorebieta a Bermeo. Asimismo, en la misma época se recibieron los coches C-25, 26, 101, 105 y 106 del Santander-Bilbao, los cuales sólo prestaban

<sup>226</sup> Inbentarioetan eta ibilbide liburuetan.

<sup>226</sup> Inventarios y libros de itinerarios.

tuzten. Bagoi horiek bidaiari asko zeudenean bakarrik erabiltzen ziren, bai uda partean, bai Gernikako jaietan.

Zornotza eta Bermeo arteko trenbiderako bagoiez gain, linea horretan askotan ibili ziren Ferrocarriles Vascongados konpainiaren bogiedun eta egurrezko kutxadun bagoiak, Bilbo abiapuntu edo helburu zuten zuzeneko trenetan. Ezinezkoa da Gernikako trenetan erabili ziren bagoiak zein izan ziren zehaztea; beraz, 1957ko martxoaren 4an erabilitako bagoiak hartuko ditugu erreferentzia-tzat: egun hartan, DDO-3 furgonia (Zornotza eta Bermeo arteko lineakoa) eta TC-305, TC-309, TAB-7 eta TC-1 bagoiak (Ferrocarriles Vascongados konpainiakoak) erabili ziren.<sup>227</sup>

servicio en caso de gran afluencia de viajeros, tanto en la temporada estival como con motivo de las populares ferias de Guernica.

Además de los coches asignados al ferrocarril de Amorebieta a Bermeo, esta línea fue frecuentemente transitada por vehículos de bogies y caja de madera de los Ferrocarriles Vascongados, formando parte de los trenes directos con origen y destino en Bilbao. Resultaría tarea imposible determinar con exactitud cuales fueron las unidades de esta empresa que llegaron a circular en el tren de Guernica, por lo que valga como ejemplo la composición del 4 de marzo de 1957, formada por el furgón DDO-3 perteneciente a la línea de Amorebieta a Bermeo y los coches de Vascongados TC-305 y 309, el TAB-7 y el TC-1.<sup>227</sup>



BIDAIARIEN TRENA SUKARRIETAKO GELTOKIRA HURBILTZEN. IKUSTEN DA KONPOSIZIOA FERROCARRILES VASCONGADOS ETAKO KOTXEZ OSATURIK DAGOELA. ARGAZKIA, JEREMY WISEMAN.  
TREN DE VIAJEROS APROXIMÁNDOSE A LA ESTACIÓN DE PEDERNALES. SE APRECIA QUE SU COMPOSICIÓN ESTÁ FORMADA POR COCHES DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS. FOTO, JEREMY WISEMAN.

<sup>227</sup> Ferrocarriles Vascongados konpainiak bidaiarientzako kotxei metalezko estaldura jarri ahala, kotxe metalikoek egurrezkoak ordezkatuz joan ziren.

<sup>227</sup> A medida que los Ferrocarriles Vascongados fueron metalizando su parque de coches de viajeros, éstos comenzaron a sustituir en este cometido a los de madera.

**Zornotza eta Bermeo arteko linearen egurrezko eta bogiedun kotxeak**  
**Coches de madera y bogies de la línea Amorebieta-Bermeo**

<b>Matrikula</b> <b>Matrícula</b>	<b>Egilea /Urtea</b> <b>Constructor/Año</b>	<b>Jatorria</b> <b>Procedencia</b>	<b>Ezaugarriak</b> <b>Plazas</b>	<b>Oharrak</b> <b>Observaciones</b>
TAB-1	Beasain/1914	Zornotza-Sukarrieta	Lehenengo mailako 16, bigarren mailako 40 eta furgoi bat	
TAB-1	Beasain/1914	Amorebieta-Pedernales	16 en 1ª 40 en 2ª	
TBC-2	Beasain/1914	Zornotza-Sukarrieta	Lehenengo mailako 6, eta 40 bigarren mailakoak edo furgoiak	1944an TACO-2 bihurtu zen
TBC-2	Beasain/1914	Amorebieta-Pedernales	6 en 1ª, 40 en 2ª y furgón	Transformado en 1944 en el TACO-2
TC-1	Beasain/1915	Zornotza-Sukarrieta	52 eserleku	
TC-1	Beasain/1915	Amorebieta-Pedernales	52 asientos	
TC-2	Beasain/1915	Zornotza-Sukarrieta	52 eserleku	
TC-2	Beasain/1915	Amorebieta-Pedernales	52 asientos	
TAC-2	Beasain/1927	Zornotza-Sukarrieta	56 eserleku	1944an berreraikia eta TC-3 bihurtua
TAC-2	Beasain/1927	Amorebieta-Pedernales	56 asientos	Reconstruido en 1944 como TC-3
TC-3	Beasain/1927	Zornotza-Sukarrieta	43 eserleku eta furgoi bat	1944an berreraikia eta TCO-3 bihurtua
TC-3	Beasain/1927	Amorebieta-Pedernales	43 asientos y furgón	Transformado en 1944 en TCO-3
CC-2	Carde y Escoriaza/1923	Vasco-Navarro	52 eserleku	1935etik 1944ra erabili zen
CC-2	Carde y Escoriaza/1923	Vasco-Navarro	52 asientos	Circuló entre 1935 y 1944
CC-4	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 eserleku	1935 y 1944
CC-4	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 asientos	Circuló entre 1935 y 1944
AAB-1	Carde y Escoriaza/1923	Vasco-Navarro	Lehenengo mailako 14 eta bigarren mailako 24	1935etik 1944ra erabili zen
AAB-1	Carde y Escoriaza/1923	Vasco-Navarro	14 en 1ª 24 en 2ª	Circuló entre 1935 y 1944
AAB-3	Devis/1928	Vasco-Navarro	Lehenengo mailako 14 eta bigarren mailako 24	1935etik 1944ra erabili zen
AAB-3	Devis/1928	Vasco-Navarro	14 en 1ª 24 en 2ª	Circuló entre 1935 y 1944
CC-5	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 eserleku	1949an jaso zen
CC-5	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 asientos	Recibido en 1949
CC-6	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 eserleku	1949an jaso zen
CC-6	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 asientos	Recibido en 1949
CC-7	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 eserleku	1961ean jaso zen
CC-7	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 asientos	Recibido en 1961
CC-9	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 eserleku	1961ean jaso zen
CC-9	Devis/1928	Vasco-Navarro	52 asientos	Recibido en 1961
AAC-4	Naval/1949	Zornotza-Bermeo	Lehenengo mailako 14 eta bigarren mailako 24	
AAC-4	Naval/1949	Amorebieta-Bermeo	14 en 1ª 24 en 3ª	
AAC-5	Naval/1949	Zornotza-Bermeo	Lehenengo mailako 14 eta hirugarren mailako 24	
AAC-5	Naval/1949	Amorebieta-Bermeo	14 en 1ª 24 en 3ª	
AAC-6	Naval/1949	Zornotza-Bermeo	Lehenengo mailako 14 eta hirugarren mailako 24	
AAC-6	Naval/1949	Amorebieta-Bermeo	14 en 1ª 24 en 3ª	
AAB-2	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	43 eserleku	Fuencarral-Colmenarretik iritsi ziren
AAB-2	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	43 asientos	Procedente de Fuencarral-Colmenar
CC-2	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	Fuencarral-Colmenarretik iritsi ziren
CC-2	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Procedente de Fuencarral-Colmenar
CC-5	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	Fuencarral-Colmenarretik iritsi ziren
CC-5	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Procedente de Fuencarral-Colmenar
CC-6	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	Fuencarral-Colmenarretik iritsi ziren
CC-6	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Procedente de Fuencarral-Colmenar

Matrikula Matrícula	Egilea /Urtea Constructor/Año	Jatorria Procedencia	Ezaugarriak Plazas	Oharrak Observaciones
AAC-4	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	1967an jaso zen, baina ez zen erabili
AAC-4	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Recibido en 1967 no llegaron a circular
CC-4	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	1967an jaso zen, baina ez zen erabili
CC-4	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Recibido en 1967 no llegaron a circular
CC-11	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	1967an jaso zen, baina ez zen erabili
CC-11	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Recibido en 1967 no llegaron a circular
CC-13	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 eserleku	1967an jaso zen, baina ez zen erabili
CC-13	H. Múgica/1928	Carcagente-Denia	52 asientos	Recibido en 1967 no llegaron a circular
C-25	Bristol	Santander-Bilbo	42 eserleku	1968an jaso zen
C-25	Bristol	Santander-Bilbao	42 asientos	Recibido en 1968
C-26	Bristol	Santander-Bilbo	42 eserleku	1968an jaso zen
C-26	Bristol	Santander-Bilbao	42 asientos	Recibido en 1968
C-101	T. Casilla	Santander-Bilbo	42 eserleku	1968an jaso zen
C-101	T. Casilla	Santander-Bilbao	42 asientos	Recibido en 1968
C-105	T. Casilla	Santander-Bilbo	42 eserleku	1968an jaso zen
C-105	T. Casilla	Santander-Bilbao	42 asientos	Recibido en 1968
C-106	T. Casilla	Santander-Bilbo	42 eserleku	1968an jaso zen
C-106	T. Casilla	Santander-Bilbao	42 asientos	Recibido en 1968
DDO-1	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-1	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	
DDO-2	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-2	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	
DDO-3	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-3	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	
DDO-4	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-4	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	
DDO-5	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-5	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	
DDO-6	Euskalduna/1953	Zornotza-Bermeo	Furgoi/posta	
DDO-6	Euskalduna/1953	Amorebieta-Bermeo	Furgón/correo	

## METALEZKO BAGOIAK

Zornotza eta Bermeo arteko linean erabili zen metalezko lehenengo bagoia, inaugurazioko trenean zeudenak alde batera utzita<sup>228</sup>, Ferrostaal 5015 automotorea izan zen, eta 1959an hasi zen erabiltzen. 1970ean, automotore atoi berri bat iritsi zen, MAN 5303 izenekoa. Atoi hori Praviatik iritsi zen, eta 1960tik aurrera funtzio horretarako erabili zen, AAB-5 egurrezko bagoi egokituaz ordezkatzeko.<sup>229</sup>

## LOS COCHES METÁLICOS

El primer coche metálico que circuló por la línea de Amorebieta a Bermeo, si se exceptúan los que formaron parte de la composición del tren inaugural,<sup>228</sup> fue el remolque de automotor Ferrostaal número 5015 puesto en servicio en 1959. Este exiguo parque se amplió en 1970 con la recepción de un nuevo remolque de automotor, en este caso del tipo MAN, en concreto el 5303 que llegó procedente de Pravia para sustituir al coche de madera AAB-5 adaptado para esta función desde 1960.<sup>229</sup>

<sup>228</sup> Bai eta zuzeneko trenetan erabil zitezkeen Ferrocarriles Vascongados konpainiaren kotxeak ere.

<sup>229</sup> Kotxe horri krokadura automatikoa eta aire konprimatuzko balazta jarri zizkioten, Ferrostaal automotorearen ezaugarriekin bateragarria izateko.

<sup>228</sup> Así como los coches de los Ferrocarriles Vascongados que podían circular en los trenes directos.

<sup>229</sup> Este coche había sido dotado de enganche automático y freno de aire comprimido con el fin de que fuera compatible con las características de los automotores Ferrostaal.

70eko hamarkadan, Zornotza eta Bermeo arteko tren konpainiak zuen atoiaren eramandako materialaren parkea dezente handitu zen; izan ere, Vasco-Navarro trenaren desagertu berria zenez, Material Móvil y Construcciones enpresak (Zaragozako garai bateko Carde y Escoriaza tailerrak) egindako hainbat bagoi iritsi ziren. Haietako zortzi modernizatu eta matrikulatu egin ziren: CC-1etik CC-10erako serie zaharreko bagoietan egindako aldaketan ondorioz, seik BB-6201etik BB-6206rako matrikula hartu zuten, eta gainerakoak (BB-6211 eta BB-6212) CCOD-1etik CCOD-8rako serieko bi bagoi berriztatutakoak sortu ziren.<sup>230</sup> Bagoi horiek Zornotza eta Bermeo arteko linean erabili ziren, eta Bilbora iristen ziren, betiere, Vasco-Navarro trenaren 3000, 3200 eta 3300 serieko automotoreek atoiaren eramanda, horiek baitziren FEVEren parkean aire konprimatuzko balazta zuten automotore bakarrak. 3500 serieko automotoreak erabiltzen hastean, zerbitzuetatik kanpo geratu eta desegin egin ziren.

Gainera, Vasco-Navarro treneko hiru bagoi (CC-4, CC-10 eta AAC-3) Zornotza eta Bermeo arteko linean erabili ziren, udako aparteko zerbitzuetan, eta hutsezko balaztak jarri zituzten, diesel lokomotorek atoiaren eraman ahal izateko. Urte batzuetan, CCOD-5 eta AAC-2 bagoiak erabili gabe eduki zituzten, Gernikan. 1977an, FEVEk Oviedoko tailerretan zaharberritu egin zituen, eta posta garraiatzeko furgoi (CC-1004-32 eta 1005-32, hurrenez hurren) bilakatu zituen.

Zornotza eta Bermeo arteko tren konpainiaren bagoi metalikoen parkean, Sestaoko Sociedad Española de Construcción Navalek 1963an egindako lau bagoiak aipatu behar dira. Bagoi horiek Ferrocarril del Cantábrico konpainiarako Renault markako automotore atoiak ziren, Rc-4tik Rc-7rako matrikulak zituzten, eta 1973ko uztailetik iraila arte automotore elektrikoek bultzatuta erabili ziren, ez baitzegoen aire konprimatuzko balazta zuen bagoi handiagorik. Gero, hasierako lineara bidali zituzten, eta han 1984 arte erabili ziren.<sup>231</sup>

En los años setenta, el parque de material remolcado del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo se vio notablemente ampliado con la recepción de diversos coches procedentes del desaparecido Vasco-Navarro que habían sido construidos por Material Móvil y Construcciones (antiguos talleres de Carde y Escoriaza en Zaragoza) y por CAF en Beasáin. Ocho de ellos fueron modernizados y matriculados, los seis primeros, como BB-6201 a 6206, fruto de las modificaciones realizadas en los coches de la antigua serie CC-1 a 10, siendo los restantes, los BB-6211 y 6212, procedentes de la reforma de dos unidades de la serie CCOD-1 a 8.<sup>230</sup> Estos vehículos circularon por la línea de Amorebieta a Bermeo, llegando hasta Bilbao, siempre remolcados por automotores Vasco-Navarro de las series 3000, 3200 y 3300, ya que eran los únicos del parque de FEVE dotados de freno de aire comprimido. Tras la entrada en servicio en 1980 de las composiciones de la serie 3500, fueron retirados del servicio y desguazados.

Asimismo llegaron a circular en la línea de Amorebieta a Bermeo, principalmente en refuerzo de los servicios de verano, los coches del Vasco-Navarro CC-4, CC-10 y AAC-3, los cuales habían sido dotados de freno de vacío a fin de que pudieran ser remolcados con las locomotoras diesel disponibles. Durante algunos años permanecieron apartados en Guernica los coches CCOD-5 y AAC-2. En el año 1977 ambos fueron transformados por FEVE, en sus talleres de Oviedo, en los furgones para transporte de correos CC-1004-32 y 1005-32 respectivamente.

También deben mencionarse en el parque de coches metálicos del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo cuatro vehículos construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval en Sestao el año 1963 como remolques de automotor Renault para el Ferrocarril del Cantábrico. Matriculados como Rc-4 a 7, prestaron servicio entre julio y septiembre de 1973 arrastrados por los automotores eléctricos, ante la falta de otros coches de mayor capacidad dotados de freno de aire comprimido. Posteriormente fueron devueltos a su línea originaria, donde continuaron trabajando hasta su definitiva baja en el año 1984.<sup>231</sup>

<sup>230</sup> CC-1etik CC-10erako seriea Material Móvil y Construcciones enpresak egin zuen 1949an; CCOD-1etik CCOD-8rako, berriz, CAFek egin zuen urte berean. Biak Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak 1944an atoiaren eramateko materiala eskuratzeko egin zuen eskaeraren barruan zeuden. Material horri buruzko informazio gehiago lortzeko: Juanjo Olaizola, *Vasco-Navarro Trena*, 136.-138. orr.

<sup>231</sup> Kotxe horiei matrikula berri hauek jarri zituzten FEVEk: 4040 (R-5 ohiari), 4041 (R-7 ohiari), 4042 (R-6 ohiari) eta 4043 (R-4 ohiari).

<sup>230</sup> La serie CC-1 a 10 fue construida por Material Móvil y Construcciones en 1949 mientras que la CCOD 1 a 8 fue suministrada por CAF en la misma fecha. Ambas pertenecían al pedido de material remolcado unificado realizado por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado en 1944. Más información sobre este material en Juanjo Olaizola, *El ferrocarril Vasco-Navarro*, pp. 136-138.

<sup>231</sup> Estos coches fueron rematriculados por FEVE como 4040 (ex R-5), 4041 (ex R-7), 4042 (ex R-6) y 4043 (ex R-4).

MAN 5303 AUTOMOTOREAREN ATOIA,  
GERNIKAN. ARGAZKIA, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
REMOLQUE DE AUTOMOTOR MAN 5303  
FOTOGRAFIADO EN GUERNICA. FOTO, JOSÉ  
ANTONIO TARTAJO.



HIRUGARREN MAILAKO KOTXE MISTOA ETA COCHE VASCO-  
NAVARROAREN FURGOIA GERNIKAKO GELTOKIAN. ARGAZKIA,  
JOSÉ ANTONIO TARTAJO.  
COCHE MIXTO DE TERCERA Y FURGÓN DEL VASCO-NAVARRO EN  
LA ESTACIÓN DE GUERNICA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.



VASCO-NAVARROKO KOTXEETAKO BAT,  
 MODERNIZATUA BERMEOKO LINEAKO  
 ZERBITZURAKO, RC-4 ATOIAREKIN BATERA.  
 ARGAZKIA DURANGON ATERA ZEN. ARGAZKIA,  
 JOSEP MIQUEL SOLÉ.

UNO DE LOS COCHES DEL VASCO-NAVARRO,  
 MODERNIZADO PARA EL SERVICIO EN LA LÍNEA  
 DE BERMEO, JUNTO AL REMOLQUE RC-4,  
 FOTOGRAFIADOS EN DURANGO. FOTO, JOSEP  
 MIQUEL SOLÉ.



BERMEOKO TRENBIDEAN SARRITAN ERABILTZEN ZIREN  
 FERROCARRILES VASCONGADOS-EN METALEZKO KOTXEAK.  
 ARGAZKIA, MARCEL LE GUAY.

EN EL FERROCARRIL DE BERMEO FUE FRECUENTE LA  
 UTILIZACIÓN DE COCHES METÁLICOS DE LOS FERROCARRILES  
 VASCONGADOS. FOTO, MARCEL LE GUAY.

**Zornotza eta Bermeo arteko linean ibili diren bagoi metalikoak**  
**Relación de coches metálicos que han circulado por la línea de Amorebieta a Bermeo**

Hasierako matrikula Matrícula original	Bigarren matrikula Rematriculación	Egilea/Urtea Constructor/año	Jatorria Procedencia	Ezaugarriak Plazas	Oharrak Observaciones
5015		Euskalduna/1959	Zornotza-Bermeo	56 eserleku	Ferrostaal markako automotore atoaia
5015		Euskalduna/1959	Amorebieta-Bermeo	56 asientos	Remolque de automotor Ferrostaal
5303		Material Móvil y Construcciones/1967	Ferrol-Xixon	52 eserleku eta furgoaia	MAN markako automotore atoaia
5303		Material Móvil y Construcciones/1967	Ferrol-Gijón	52 asientos y furgón	Remolque automotor MAN
CC-3	6201	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-3	6201	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CC-6	6202	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-6	6202	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CC-9	6203	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-9	6203	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CC-8	6204	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-8	6204	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CC-1	6205	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-1	6205	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CC-5	6206	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	1972an modernizatua.
CC-5	6206	Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	Modernizado en 1972.
CCOD-1	6211	CAF/1949	Vasco-Navarro	56 eserleku	1972an modernizatua.
CCOD-1	6211	CAF/1949	Vasco-Navarro	56 asientos	Modernizado en 1972.
CCOD-4	6212	CAF/1949	Vasco-Navarro	56 eserleku	1972an modernizatua.
CCOD-4	6212	CAF/1949	Vasco-Navarro	56 asientos	Modernizado en 1972.
CC-4		Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	Modernizatu gabea. 6207 matrikula jartzea aurreikusi zen.
CC-4		Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	No modernizado. Prevista su matriculación como 6207
CC-10		Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 eserleku	Modernizatu gabea. 6208 matrikula jartzea aurreikusi zen.
CC-10		Material Móvil y Construcciones/1949	Vasco-Navarro	48 asientos	No modernizado. Prevista su matriculación como 6208
AAC-2		Material Móvil y Construcciones/1927	Vasco-Navarro	Lehen mailako 12 Hirugarren mailako 24	Modernizatu gabea. 6209 matrikula jartzea aurreikusi zen.
AAC-2		Material Móvil y Construcciones/1927	Vasco-Navarro	12 en 1ª 24 en 3ª	No modernizado. Prevista su matriculación como 6209
AAC-3		Material Móvil y Construcciones/1927	Vasco-Navarro	Lehen mailako 12 Hirugarren mailako 24	Modernizatu gabea. 6210 matrikula jartzea aurreikusi zen.
AAC-3		Material Móvil y Construcciones/1927	Vasco-Navarro	12 en 1ª 24 en 3ª	No modernizado. Prevista su matriculación como 6210
CCOD-5		CAF/1949	Vasco-Navarro	20 eserleku eta furgoaia	Modernizatu gabea. 6213 matrikula jartzea aurreikusi zen.
CCOD-5		CAF/1949	Vasco-Navarro	20 asientos y furgón	No modernizado. Prevista su matriculación como 6213



## BAGOIAK

Hasieran, Zornotza eta Gernika arteko linean, 24 bagoi zeuden: sei itxi (E-1etik E-6rakoak), ertz altuko sei<sup>232</sup> (M-1etik M-6rakoak) eta hamabi plataforma (N-1etik N-12rakoak).<sup>233</sup> Guztiek bi ardatz eta 10 tonako karga ahalmena zituzten, eta, bidaiarientzako bagoiak bezala, Manchesterreko Ashbury enpresak 1888an eginak ziren.

Portuondoko badiatik (Sukarrieta) ateratako harea garraiatu beharrek trafikoa handitu zuenez, lau plataforma eskuratu ziren. N-13tik N-16rako matrikulak jarri zizkieten, eta Braine le Comte (Belgika) tailerrek egin zituzten.

1927an, Trenbide Estatutuak emandako dirulaguntzei esker, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoak Talleres del Astillero (Santander) egindako bost bagoi itxi eskuratu zituen, eta E-7tik E-11rako matrikulak jarri zizkieten. Enpresa horrek ertz altuko bost bagoi saldu zizkion (M-7tik M-11rakoak).

Baimenaren ondorioz eskuratutako bagoiez gain, Zornotza eta Sukarrieta arteko linean beste enpresa askoren bagoiak ere ibili ziren, elkartrukoen ondorioz. Ibaizabal gaineko zubia suntsitu zenez, bagoi hauek ez aurrera ez atzera geratu ziren geltoki bazuetan:

- Santander eta Bilbo arteko linean, E-14, 37, Ef-168, 170, Jf 825, 978 eta Uf 554 bagoiak.
- Cantábrico trenean, E-109 bagoia.
- Robla trenean, Mf 46 bagoia.

Garai horretan, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak linea horretan Vasco-Navarro trenaren K-13, K-21, K-30 eta KK-1 bagoiak erabiltzen hastea erabaki zuen. Gerra Zibilaren ondoren, material mota hori askotan erabili zen, bai Arabako trenbidean, bai Castro eta Traslaviña arteko linean.

Merkantziatarako bagoi gehieneko egoera kaskarraren ondorioz, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak bagoi parkea modernizatzen hasi zen 40ko hamarkadaren bigarren erdial-

<sup>232</sup> Ertz altuko bagoiei sehaska bagoi deitzen zitzaizkien.

<sup>233</sup> Zornotza eta Sukarrieta arteko trenak abereak garraiatzeko bi bagoi kaiola ere izan zituzten (Q-1 eta Q-2). Hasierako Ashburyren bagoietatik atera ziren.

## LOS VAGONES

El parque inicial de vagones del ferrocarril de Amorebieta a Guernica estaba compuesto por un total de veinticuatro unidades repartidas en seis vehículos cerrados, matriculados como E-1 a 6, seis de bordes altos,<sup>232</sup> M-1 a 6, y doce plataformas, N-1 a 12.<sup>233</sup> Todos eran de dos ejes y 10 toneladas de capacidad de carga, y al igual que los coches de viajeros, fueron construidos por la casa británica Ashbury de Manchester en 1888.

Para hacer frente al incremento de tráfico que supuso el inicio del transporte de arenas procedentes de la ensenada de Portuondo (Pedernales), en 1892 se adquirieron cuatro nuevos vagones plataforma. Matriculados como N-13 a 16 fueron construidos por los talleres de Braine le Comte (Belgica).

En 1927, y gracias a las ayudas establecidas por el Estatuto Ferroviario, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales pudo adquirir otros cinco vagones cerrados construidos por los Talleres del Astillero, Santander, los cuales fueron matriculados a continuación de los anteriores como E-7 a 11. Esta misma empresa suministró también cinco vagones de bordes altos, matriculados como M-7 a 11.

Además de los vagones propios de la concesión, por el Amorebieta-Pedernales circularon numerosos vagones de otras empresas en régimen de intercambio. Como muestra cabe señalar que con motivo de la destrucción del puente sobre el Ibaizabal, quedaron bloqueados en las diversas estaciones de la línea los siguientes vagones:

- Santander-Bilbao, vagones E-14, 37, Ef-168, 170, Jf 825, 978 y Uf 554.
- Cantábrico, vagón E-109
- Robla, vagón Mf 46.

En esa misma época, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado había asignado a la línea los vagones cerrados K-13, K-21, K-30 y KK-1 del Vasco-Navarro. Tras la guerra civil, el intercambio de esta clase de material, tanto con el ferrocarril alavés como con el Castro-Traslaviña fue algo habitual.

Ante el lamentable estado de conservación en que se encontraba la mayor parte de los vagones de mercancías de la línea, la Explotación

<sup>232</sup> Los vagones de bordes altos eran conocidos como vagones cuna.

<sup>233</sup> El ferrocarril de Amorebieta a Pedernales también contó con dos vagones jaula para transporte de ganado, matriculados como Q-1 y 2, los cuales procedían de la transformación de alguno de los vagones Ashbury originales.

dean. Lehenengo lana M-1, M-6, N-4, N-11 eta N-12 bagoiak berrekitzea izan zen, eta lan hori Amurrioko Mariano de Corral tailerrek egin zuten. Lan horren ondorioz, bost bagoi horiek M-12tik M-16rako matrikulak jarri zizkieten. Handik gutxira, Zornotza-Bermeo tren konpainiak 25 bagoi egin berri jaso zituen. Bagoi horiek erakunde publikoak kudeatzen zituen lineetarako 230 bagoiko eskaera baten barruan zeuden. Gernikako tailerrek bagoi hauek jaso zituzten:

- Herederos de Ramón Múgicak (Donostia) 1948an egindako hiru bagoi itxi (K-05404, K-05405 eta K-05406).
- Amurrioko tailerrek 1948an egindako hiru bagoi itxi (K-05432, K-05433 eta K-05434).<sup>233</sup>

de Ferrocarriles por el Estado emprendió durante la segunda mitad de los años cuarenta la modernización del parque. La primera acción fue la total reconstrucción de las unidades M-1 y 6 y N-4, 11 y 12, reconvertidas en los talleres de Mariano de Corral en Amurrio (Alava), en los nuevos M-12 a 16. Poco después, el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo recibió un total de veinticinco vagones de nueva construcción, pertenecientes a un lote de 230 unidades adquiridas por el organismo público con destino a las diversas líneas bajo su gestión. En concreto, los talleres de Guernica recibieron los siguientes:

- Vagones cerrados K-05404 a 05406, construidos por Herederos de Ramón Múgica (San Sebastián) en 1948.
- Vagones cerrados K 05432 a 05434, construidos por Talleres de Amurrio en 1948.<sup>234</sup>



ERTZ ALTUKO BAGOIAK TOÑA Y LEGUINECHE LANTEGIAREN BARRUAN. GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEAREN ARTXIBATEGIA.

VAGONES DE BORDES ALTOS EN EL INTERIOR DE LA FÁBRICA DE TOÑA Y LEGUINECHE. ARCHIVO GERNIKAZARRA HISTORIA TALDEA.

<sup>233</sup> Talleres de Amurrio izena zuen Mariano de Corral enpresak herri horretan jarritako lantokiak.

<sup>234</sup> Talleres de Amurrio era la nueva denominación de las dependencias que tenía en esta localidad alavesa la empresa Mariano de Corral.

- Talleres de Miravallesek 1948an egindako lau plataforma (N-05120tik 05123rakoak).
- Beasaingo CAFek 1948an egindako bost plataforma (N-564tik N-568rakoak).
- Forjas de Alcalá enpresak 1948an egindako ertz altuko bagoiak (H-5722, H-5723 eta H-5724).
- Madrileko Talleres Versek 1949an egindako ertz altuko bagoiak (H-05749, H-05750 eta H-05751).

Bagoi horiek erostean, aurreko baimeneko bagoiak behin betiko baztertu ziren. Bestalde, 60ko hamarkadan merkantzia garraioak izandako gainbehera larriaren ondorioz, bagoi horiei baja eman eta desegin egin ziren.

- Vagones plataformas N-05120 a 05123, construidos por Talleres de Miravalles en 1948.
- Vagones plataformas N-564 a 568, construidos por CAF en Beasaín en 1948.
- Vagones de bordes altos H-5722 a 5724, construidos por Forjas de Alcalá en 1948.
- Vagones de bordes altos H-05749 a 05751, construidos por Talleres Vers (Madrid) en 1949.

La adquisición de este grupo de vagones supuso la definitiva retirada del servicio de los procedentes de la antigua concesionaria. Por su parte, el grave declive sufrido por el transporte de mercancías en los años sesenta trajo consigo la baja y desguace de estos vehículos.

### Merkantzietarako bagoiak, Zornotza eta Bermeo arteko linean Vagones de mercancías del Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo

Matrikula Matrícula	Mota Tipo	Egilea Constructor	Urtea Año	Oharrak Observaciones
E-1tik E-6ra E-1 a 6	Itxia Cerrado	Ashbury Ashbury	1888 1888	
M-1etik M-6ra M-1 a 6	Ertz altukoa Bordes altos	Ashbury Ashbury	1888 1888	
N-1etik N-12ra N-1 a 12	Plataforma Plataforma	Ashbury Ashbury	1888 1888	
N-13tik N-16ra N-13 a 16	Plataforma Plataforma	Braine le Comte (Belgika) Braine le Comte (Belgika)	1892 1892	
E-7tik E-11ra E-7 a 11	Itxia Cerrado	Talleres del Astillero Talleres del Astillero	1927 1927	
M-7tik N-11ra M-7 a 11	Ertz altukoak Bordes altos	Talleres del Astillero Talleres del Astillero	1927 1927	
M-12tik M-16ra M-12 a 16	Itxiak Cerrado	Mariano de Corral Mariano de Corral	1946 1946	Bagoi zaharrak zaharberritzetik sortuak. Procedentes de la reconstrucción de vagones antiguos.
K-05404, K-05405 eta K-05406 K-05404 a 05406	Itxiak Cerrados	Herederos de R. Múgica Herederos de R. Múgica	1948 1948	
K-05432, K-05433 eta K-05434 K-05432 a 05434	Itxiak Cerrados	Talleres de Amurrio Talleres de Amurrio	1948 1948	
N-05120tik N-05123ra N-05120 a 05123	Itxiak Cerrados	Talleres de Miravalles Talleres de Miravalles	1948 1948	
N-564tik N-568ra N-564 a 568	Itxiak Cerrados	CAF (Beasain) CAF (Beasain)	1948 1948	
H-5722, H-5723 eta H-5724 H-5722 a 5724	Ertz altukoak Bordes Altos	Forjas de Alcalá Forjas de Alcalá	1948 1948	
H-5749, H-5750 eta H-5751 H-5749 a 5751	Ertz altukoak Bordes Altos	Talleres Vers Talleres Vers	1949 1949	

## Segurtasuna zirkulazioan

Istripuak ez gertatzeko (bai bi trenek aurrez aurre jo dutelako, bai bata bestea atzetik jo duelako), funtsezkoa da geltokien arteko komunikazio sistemaren bidez tren bat trenbidean geldirik dagoela adieraztea eta beste tren bati aurrera egiteko baimena ez ematea. Horretarako, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak telegrafo elektrikoko ekipamendu bat jarri zuen, Juan Torre ingeniariak egina. Instalazioak lau hari zituen: bi, Estatuarentzat, eta beste biak, tren trafikoa arautzeko. Linea Sukarrietaraino luzatu zenez, sekzio horretan zirkuitu telegrafiko berri bat muntatu zen, kasu honetan hiru harikoa: bi, tren trafikorako, eta beste Estatuarentzat.

1896an, Zornotza eta Gernika-Lumo eta Sukarrieta arteko Tren Konpainiak telefono linea berri bat jartzeari ekin zion, telegrafoa ordezkatzeko; izan ere, mezuak transkribatzen denborarik galduta behar ez zenez, sistema horrek tren trafikoa arautzeko bizkortasun handiagoa ematen zion. Hala ere, hasiera batean, Inspección de Ferrocarriles erakundeak<sup>235</sup> hobekuntza asmo hori atzera bota zuen, eta berriro hasierako komunikazio ekipamendua jartzeko agindu zuen. Horrek bere horretan jarraitu zuen 1899 arte.

Trenbidea Bermeora iristearen ondorioz, telefono bidezko komunikazioa ere iritsi zen herri hartara. Instalazio hori 80ko hamarkadaren hasiera arte erabili zen, garai hartan Eusko Trenek geltoki guztietan telefono berri mailakatuak eta selektiboak jartzea erabaki baitzuen. Sistema horri esker, Durangoko aginte postuarekin zuzeneko komunikazioa zuten. Gero, XX. mendearen azken hamarkadan, zuntz optikoko sarea jarri zuten, eta horrek gaur egun datuak komunikatzea eta helaraztea ziurtatzen du.

Geltokian egin beharreko maniobrak seguruak izateko, geltoki guztietan mekanikoki eragiten diren sarrera semaforoak jarri ziren. Semaforoak Bilboko Averly enpresak jarri zituen, eta 50eko hamarkada arte erabili ziren; izan ere, linea garai hartan Bermeoraino luzatzearen ondorioz, argi seinaleak jartzen hasi ziren pixkanaka.

## Seguridad en la circulación

Para evitar cualquier tipo de accidente por choque o alcance, es fundamental disponer de sistemas de comunicación entre estaciones que impidan que una de ellas pueda expedir un tren, cuando el tramo de vía por el que éste va a circular se encuentra ocupado por otro. Para ello, la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno estableció un equipo de telégrafo eléctrico cuyo montaje fue efectuado por el ingeniero Juan Torre. La instalación disponía de cuatro hilos, de los cuales dos estaban reservados al servicio del Estado y los restantes para la regulación del tránsito ferroviario. Con motivo de la prolongación de la línea a Pedernales, se montó un nuevo circuito telegráfico en esta sección, pero en este caso de tres hilos, dos para el ferrocarril y uno para el Estado.

En 1896 la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales procedió a la sustitución del telégrafo por una nueva línea telefónica, sistema que proporcionaba una mayor agilidad a la regulación de la circulación, al no perder tiempo en la transcripción de los mensajes. Sin embargo, en un principio la mejora fue rechazada por la Inspección de Ferrocarriles,<sup>235</sup> que obligó a poner nuevamente en servicio el primitivo equipo de comunicación. La situación no se subsanó hasta 1899.

La comunicación telefónica se extendió a Bermeo con motivo de la prolongación del ferrocarril hasta este punto. Esta instalación se mantuvo en servicio hasta principios de los años ochenta, fecha en que Eusko Tren optó por equipar a todas las estaciones de la línea con nuevos teléfonos escalonados y selectivos, lo que permitía su comunicación directa con el puesto de mando establecido en Durango. Posteriormente, durante la última década del siglo XX se procedió a montar una red de fibra óptica que en la actualidad asegura la totalidad de las comunicaciones y transmisiones de datos.

Para la protección de las maniobras en las estaciones, todas ellas fueron dotadas de semáforos de entrada de accionamiento mecánico, suministrados por la casa Averly de Bilbao, los cuales se mantuvieron en servicio hasta los años cincuenta, cuando, con motivo de la extensión de la línea a Bermeo, fueron progresivamente sustituidos por nuevas señales luminosas.

<sup>235</sup> Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica - Luno y Pedernales, 1895-1896ko memoria, 7. or. «Goiko aginduengatik, telefono zerbitzua bertan behera geratu da».

<sup>235</sup> Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, Memoria 1895-1896, p. 7, «Se ha suprimido el servicio telefónico por orden superior».



MUXIKAKO GELTOKIKO ANDUIZA ERLOJUA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
RELOJ ANDUIZA DE LA ESTACIÓN DE MÚGICA. FOTO, JAVIER VIVANCO.

En 1987 se instaló un equipo de bloqueo eléctrico entre las estaciones de Zugastieta, Amorebieta y Lemona, a fin de agilizar las circulaciones en el triángulo de Amorebieta. Esta instalación fue reemplazada a finales de los años noventa por un sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC), que permite supervisar y maniobrar todas las señales y agujas de la línea desde el puesto de mando de EuskoTren en Bilbao. Asimismo, a principios del siglo XXI se ha implantado en el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo el sistema de seguridad Euroloop de control de la señalización y velocidad, lo que garantiza la máxima seguridad, al impedir que el tren sobrepase discos en rojo o que exceda la velocidad autorizada en cada tramo, ya que en caso contrario se acciona el frenado de emergencia.

Todas las estaciones disponían de un reloj mecánico, con el patrón situado en el gabinete de circulación, y un periférico de dos esferas sobre el andén. La mayor parte de los primeros mecanismos, fabricados por el relojero Luis Anduiza de Bilbao, se destruyeron durante la guerra civil, por lo que sus maquinarias fueron reemplazadas por otras suministradas por la casa Girod de Madrid. En los años noventa, EuskoTren implantó un sistema de cronometría centralizada que recibe la señal horaria vía radio, lo que permite el perfecto sincronismo entre los relojes establecidos en las diversas estaciones.

Para el frenado de los trenes, era necesario disponer de, al menos, un freno de mano por cada cuatro vehículos de dos ejes en la sección comprendida entre Amorebieta y Múgica, y uno cada cinco en el resto de la línea. Los vehículos de bogies, es decir, de cuatro ejes, se contabilizaban como si se tratara de dos coches y si disponían de ocho zapatas eran considerados como dos frenos.

La adquisición de la locomotora de vapor «Gandarias» y los primeros coches de bogies, supuso la introducción progresiva del freno automático de vacío en los trenes de viajeros, aunque este sistema no se impondría definitivamente hasta la retirada de servicio de los primitivos coches de dos ejes a principios de los años cincuenta. Por lo que respecta a las mercancías, el frenado manual se mantuvo hasta la práctica desaparición de este transporte en los años sesenta.

1987an, Zugaztieta, Zornotza eta Lemoako geltokien artean blokeo elektrikoko ekipamendu bat jarri zen, Zornotzako triangeluan zirkulazioa arintzeko. 90eko hamarkadaren hasieran, instalazio horren ordez Zentralizatutako Trafiko Kontrol sistema jarri zen, horrek aukera ematen baitzuen EuskoTreneko Bilboko aginte postutik linearen seinale eta orratz guztiak ikuskatzeko eta mugitzeko. Horrez gain, XXI. mendearen hasieran, Zornotza eta Bermeo arteko linean seinaleztapena eta abiadura kontrolatzeko Euroloop segurtasun sistema jarri da, eta horrek erabateko segurtasuna ziurtatzen du, trenek ezin baitute gorrian dagoen argirik igaro, ez eta baimendutako abiadura gainditu ere; izan ere, halakorik gertatuz gero, larrialdietarako balazta jartzen da martxan.

Geltoki guztiek ordulari mekanikoak zituzten: nagusia, zirkulazio bulegoan zegoen, eta bi esferako periferikoa nasaren gainean. Hasierako ordularien mekanismoak Bilboko Luis Anduiza erlojugileak egin zituen, eta, Gerra Zibilean suntsitu egin zirenez, haien ordez Madrileko Girod etxeak emandako makineriak jarri ziren. 90eko hamarkadan, EuskoTrenek zentralizatutako kronometria sistema bat jarri zuen. Sistema horrek irrati bidez jasotzen du orduari dagokion seinalea, eta, horri esker, geltoki guztietako ordulariak sinkronizatuta daude.

Trenak balaztatzea lortzeko, ezinbestekoa zen Zornotza eta Muxika arteko sekzioan zeuden bi ardatzeko lau ibilgailuetako batek gutxienez esku balazta bat izatea, eta linearen gainerako zatian bostetik batek. Bogieak zituzten ibilgailuak (hau da, lau ardatzekoak) bi kotxe balira bezala hartuko dira kontuan, eta zortzi zapata badituzte, bi balazta balira bezala.

«Gandarias» lurrinezko lokomotora eta bogieak zituzten lehenengo kotxeak eskuratzeak bidaiarientzako trenetan hutsezko balazta automatikoa pixkanaka sartzen hasia zela esan nahi zuen, nahiz eta sistema hori ez zen behin betiko jarri 50eko hamarkadaren hasieran bi ardatzeko kotxe zaharrak zerbitzutik kanpo geratu ziren arte. Merkantziei dagokienez, eskuz balaztatzeke sistema indarrean egon zen 60ko hamarkadan garraio mota hori ia desagertu zen arte.

ZUGAZTIETAKO GELTOKIKO GIROD ERLUJUA. ARGAZKIA, JAVIER VIVANCO.  
RELOJ GIROD DE LA ESTACIÓN DE ZUGASTIETA. FOTO, JAVIER VIVANCO.



**Zornotza eta Bermeo arteko tren konpainiaren tren makinek onartzen zuten ohiko karga<sup>236</sup>**  
**Carga normal admitida para las locomotoras del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo<sup>236</sup>**

	Sharp Stewart 1tik 3ra		Vasco-Navarro 11tik 17ra		Creusot 1.151-1.160	
	Sharp Stewart 1 a 3		Vasco-Navarro 11 a 17		Creusot 1.151-1.160	
Sekzioa	Bidaiariak	Merkantziak	Bidaiariak	Merkantziak	Bidaiariak	Merkantziak
Sección	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías	Viajeros	Mercancías
Zornotza-Zugaztieta Amorebieta-Zugaztieta	70	80	110	120	160	170
Zugaztieta-Bermeo Zugastieta-Bermeo	90	100	200	220	200	220
Bermeo-Muxika Bermeo-Música	100	105	200	220	200	220
Muxika-Zugaztieta Música-Zugastieta	70	80	110	120	150	160
Zugaztieta-Zornotza Zugastieta-Amorebieta	85	95	130	140	170	180

Bermeorainoko luzapenaren inaugurazio trenak izan ezik (hark aire konprimatuzko balazta baitzuen tren osoa geratzeko),<sup>237</sup> Zornotzako linean sistema hori ez zen erabili Ferrostaal automotoreak erabiltzen hasi ziren arte. Hala ere, hutsezko sistema elektrifikatzea jarri arte erabili zen, diesel lokomotoraz eta kotxez osatutako trenak sistema horiek erabiltzen baitzituzten.

Vasco-Navarro trenaren automotore elektrikoak eta haien atoiak aire konprimatuzko balaztak zituzten; beraz, hutsezko balazta garai bateko Ferrocarriles Vascongados konpainiaren material mugikorrenekin egiten ziren aparteko zerbitzuetan bakarrik erabiltzen zen. Gaur egun, Zornotza eta Bermeo arteko linean dabilten unitate guztiek balazta elektriko eraginkorrak eta aire konprimatuzko sistema modernoak dituzte.

Si se exceptúa el tren inaugural de la prolongación a Bermeo, cuya composición frenaba en su totalidad con aire comprimido,<sup>237</sup> este sistema no se introduciría en la línea de Amorebieta hasta la puesta en servicio de los automotores Ferrostaal. Sin embargo, el vacío se mantuvo hasta la electrificación, al ser utilizado en los trenes formados por locomotora diesel y coches.

Los automotores eléctricos del Vasco-Navarro y sus respectivos remolques disponían de freno de aire comprimido, por lo que el vacío quedó relegado a las composiciones de refuerzo que se realizaban con material móvil de los antiguos Ferrocarriles Vascongados. En la actualidad, la totalidad de las unidades que circulan por la línea de Amorebieta a Bermeo cuentan con eficaces frenos eléctricos y modernos sistemas de aire comprimido.

<sup>236</sup> Trakzio bikoitza egin behar zenean, bi lokomotoren baturari zegokionaren gehieneko kargaren bikoitza, ehuneko hamarra kenduta, eraman zitekeen atoiari. Trenbidea egoera txarrean bazegoen (euria, hostoak...), tren gidariak geltoki buruari karga %15 murrizteko eskatzeko aukera zuen.

<sup>237</sup> Kotxeak Vasco-Navarro konpainiakoak ziren, eta jatorriz aire konprimatuzko balaztak zituzten, Kataluniako bide estuko lineetarako erabiltzen zen Alsthom 1001 lokomotorak bezalaxe. Katalunian ere sistema hori erabiltzen zuten, Iberiar penintsulako iparraldeko bide metrikoko trenbide gehienetan ez bezala, haietan hutsezko balazta erabiltzen baitzuten, Renfen bezala.

<sup>236</sup> En caso de doble tracción, se podía remolcar el doble del total asignado como carga máxima a la suma de las dos locomotoras con un descuento del 10 por ciento. En caso de que la vía se encontrara en malas condiciones (lluvia, hojas, etc), el maquinista podría solicitar al Jefe de Estación la reducción de un 15 por ciento de la carga.

<sup>237</sup> Los coches procedían del Ferrocarril Vasco-Navarro, y estaban dotados de origen de freno de aire comprimido, al igual que la locomotora Alsthom 1001 destinada a las líneas de vía estrecha de Cataluña, donde también se empleaba este sistema, a diferencia de la mayor parte de los ferrocarriles de vía métrica del norte peninsular en los que, al igual que en Renfe, se utilizaba el freno de vacío.

## *Ustiapena eta zerbitzuak*

Zornotza eta Gernika arteko linea inauguratu ondoren, bidaiarientzako tren zerbitzua abian jarri zen. Egunero hiru bidaiak egiten zituen, eta Zornotzan, goizean, eguerdian eta iluntzean, bidaiak amaitu eta gutxira Central de Vizcaya konpainiaren trenak hartzeko aukera ematen zen. Zornotza eta Bermeo arteko distantzia egiteko bi ordu eta 42 minutu behar izaten zituzten, eta batez beste ko abiadura orduko 21,4 kilometrokoa izaten zen. Normalean, merkantzia garraioa bidaiarientzako trenei bagoi gehiago jarrita egiten zen.

Linea Sukarrietaraino eraman ondoren, zerbitzua beste modu batean antolatu zen: bost zirkulazio ezarri ziren, eta Zornotzatik 5'15ean, 8'05ean, 12'02an, 15'45ean eta 19'30ean abiatzen ziren eta Sukarrietatik 4'00an, 6'50ean, 9'55ean, 14'30ean eta 18'15ean. Tren horiek ordu bat eta zazpi minutu behar izaten zuten distantzia hori egiteko, eta batez beste orduko 22,3 kilometroko abiadura zuten. Zornotzako geltokian, Ferrocarril Central de Vizcayako trenekin lotunea egiteko aukera ematen zen.

1902tik aurrera, merkantziatarako bakarrik ziren trenak aldiro zirkulatzen hasi ziren, Galdakaoko fabrikako dinamita Muruetako ibaiko moilara garraiatzeko. Karga hori arriskutsua zenez, gainerako merkantziatetik aparte garraiatzen ziren, eta, agerikoa denez, bidaiariei ez zieten uzten tren horietan sartzen.

1902an, horrez gain, Bilbo eta Sukarrieta arteko lehenengo zuzeneko trenak jarri ziren, baina Zornotzako geltokiko bideen ezagarrak zirela eta, lokomotorak aldatu egin behar izaten ziren bertan: Central de Vizcayaren tren makinaren ordean (Bilbotik trena bultzatzen zuena), Zornotza eta Gernika-Lumo eta Sukarrieta arteko Tren Konpainiarena jartzen zen. Bilbotik hiru tren joaten ziren zuzenean, 9'10ean, 14'24an eta 19'15ean, eta Sukarrietatik 7'47an, 12'57an eta 18'30ean. Bidaiak txartelen prezioak mailaren arabera ziren: lehen mailakoak 5,55 pezeta, bigarren mailakoak 3,85 eta hirugarren mailakoak 2,55.

Bilbo eta Sukarrieta arteko zuzeneko trenak bi ordu behar zituzten bidaiak egiteko, eta 24 kilometro orduko abiadura zuten batez beste. 1902ko ordutegian, azkenik, Sukarrieta eta Zornotza artean tren bat ibiltzen zen, goizez, eta Zornotzan Central de Vizcayaren trenekin lotunea egiten zuen.

## *Explotación y servicios*

Tras la inauguración de la línea entre Amorebieta y Guernica, se estableció un servicio de trenes de viajeros con tres circulaciones diarias que combinaban en Amorebieta con los del Central de Vizcaya, a primera hora de la mañana, a mediodía y al anochecer. Invertían en el trayecto entre las dos poblaciones cuarenta y dos minutos, lo que suponía una velocidad media de 21,4 kilómetros por hora. El transporte de mercancías se realizaba normalmente agregando los vagones necesarios a las composiciones de pasajeros.

Una vez prolongada la vía hasta Pedernales, se procedió a la reorganización del servicio, estableciéndose un total de cinco circulaciones con salidas de Amorebieta a las 5'15, 8'05, 12'02, 15'45 y 19'30 y de Pedernales a las 4'00, 6'50, 9'55, 14'30 y 18'15. Estos trenes invertían en el trayecto una hora y siete minutos, a una velocidad media de 22,3 kilómetros por hora. En la estación de Amorebieta era posible combinar con los del Ferrocarril Central de Vizcaya.

A partir de 1902, comenzaron a circular trenes puros de mercancías de forma regular, con el fin de transportar la dinamita procedente de la fábrica de Galdacano a los embarcaderos de la ría en Murueta. Dada la naturaleza de la carga transportada, estas composiciones circulaban totalmente aisladas de cualquier otro producto y, evidentemente, no admitían viajeros.

También en el año 1902 se establecieron los primeros trenes directos entre Bilbao y Pedernales, aunque debido a la configuración de vías de la estación de Amorebieta, en este lugar se procedía al cambio de locomotoras, sustituyendo una de la compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales, a la del Central de Vizcaya que había arrastrado la composición desde la capital. El horario quedó configurado por tres trenes directos con salida desde Bilbao a las 9'10, 14'24 y 19'15, y sus correspondientes desde Pedernales a las 7'47, 12'57 y 18'30. El precio del billete ascendía en aquella época a 5,55 pesetas en primera clase, 3,85 en segunda y 2,55 en tercera.

Los trenes directos invertían entre Bilbao y Pedernales un total de dos horas, lo que suponía una velocidad media de 24 kilómetros por hora. El horario de 1902 se completaba con otra circulación matinal que enlazaba únicamente Pedernales con Amorebieta, y viceversa, y que ofrecía enlace con los trenes del Central de Vizcaya en esta localidad.





BERMEO ETA BILBO ARTEAN KOTXE ZUZENAK ZITUEN TRENA. EZKERREAN GANZ AUTOMOTORE BATEN MANIOBRA ETA VASCONGADOSEKO ATOI BAT IKUSTEN DIRA, ATZEALDETIK ELKARTZEKO PREST, BILBORAINOKO BIDAIA JARRAITZEKO. ARGAZKIA, JOSÈ ANTONIO TARTAJO.  
TREN CON COCHES DIRECTOS DE BERMEO A BILBAO. A LA IZQUIERDA SE APRECIA LA MANIOBRA DE UN AUTOMOTOR GANZ Y UN REMOLQUE DE LOS VASCONGADOS PREPARADOS PARA ACOPLARSE POR COLA PARA CONTINUAR VIAJE HASTA LA CAPITAL VIZCAÍNA. FOTO, JOSÉ ANTONIO TARTAJO.

ZORNOTZA ETA BERMEO ARTEKO TRENEAN ERABILITAKO EDMONSON TXARTELAK. EDUARDO GONZALEZ ITURRITXAREN BILDUMA.

CONJUNTO DE BILLETES EDMONSON UTILIZADOS EN EL FERROCARRIL DE AMOREBIETA A BERMEO. COLECCIÓN DE EDUARDO GONZÁLEZ ITURRITXA.





Ohiko trenak aparteko zirkulazioak egiten zituzten sarritan, batez ere, astelehenetan, Gernikako azokara joateko, eta udan, Busturia eta Sukarrietako hondartzetara jende asko joaten baitzen. 1933an, linea horretako tren azkarrena posta trena zen: Zornotza eta linearen amaiera arteko distantzia egiteko, 48 minutu behar izaten zituen, 31,2 kilometro orduko abiadura batez beste, eta prezio hauekin: lehen mailakoak 3,60 peseta, bigarren mailakoak 2,70, eta hirugarren mailakoak 2,00.

Gerra Zibila amaitutakoan, instalazioak eta material mugikorra egoera txarrean zeudenez, trenen abiadura gutxitu egin zen; beraz, tren azkarrenak, posta trenak, ordu bat eta 17 minutu behar izaten zuen distantzia hori egiteko, 19,4 kilometro orduko abiadura batez beste; mistoek, aldiz, ordu bat eta 40 minutu, 13,6 kilometro orduko abiadura batez beste.

Bermeorainoko luzapenaren inaugurazioa arte, zerbitzua XIX. mendearen amaierakoa bezalakoa zen, norabide bakoitzerako bost tren baitzeuden eguneko, eta distantzia egiteko ordu bat eta 13 minutu behar izaten zuten, batez besteko 20,5 kilometroko abiadura.

Trenbidea Bermeora eramandakoan, bidaiarientzako zerbitzuan aldaketa handiak egin ziren, Zornotza eta Bermeo artean egunero zortzi zirkulazio jarri baitziren, eta horietatik lauk Bilbora zuzenean joateko bi kotxe zituzten. Bidaia egiteko ordu bat eta 13 minutu behar izaten zuten, eta batez besteko abiadura 27,6 kilometro ordukoa zuten. Garai hartako ordutegian, azkenik, bi bidaia egiten ziren Gernika eta Bermeo artean.



Los trenes regulares se veían frecuentemente reforzados con circulaciones especiales, principalmente los lunes, con motivo de las populares ferias de Guernica, y en verano, con el fin de atender la importante afluencia de bañistas con destino a las playas de Busturia y Pedernales. En 1933, el mejor tiempo de viaje lo realizaba el tren correo, que invertía entre Amorebieta y el término de la línea un total de cuarenta y ocho minutos, ofreciendo una velocidad media de 31,2 kilómetros por hora, por un precio de 3,60 pesetas en primera clase, 2,70 en segunda y 2,00 en tercera.

Finalizada la guerra civil, y debido al mal estado de las instalaciones y del material móvil, la velocidad de los trenes experimentó una notable reducción, por lo que el más rápido, el tren correo, invertía en el trayecto una hora y diecisiete minutos, lo que suponía una media de 19,4 kilómetros por hora, mientras que los mixtos necesitaban una hora y cincuenta minutos, con un promedio de tan sólo 13,6 kilómetros por hora.

En vísperas de la inauguración de la prolongación a Bermeo, el servicio seguía siendo muy similar al que se venía ofreciendo desde finales del siglo XIX, con cinco trenes diarios en cada sentido que invertían en el trayecto una hora y trece minutos, con una velocidad media de 20,5 kilómetros por hora.

Una vez extendidas las vías hasta Bermeo, el servicio de viajeros experimentó importantes modificaciones, al establecerse un total de ocho circulaciones diarias entre Amorebieta y la villa costera, de las que cuatro incluían en su composición una pareja de coches directos a Bilbao. El mejor tiempo de viaje era de una hora y tres mi-

50eko hamarkadaren amaieran materiala hobetzeko prozesuari ekin zitzaion, eta, horri esker, zerbitzua hobetuz joan zen. Elektrifikatzea jarri aurretiko hilabeteetan, bederatzi tren zeuden Zornotza eta Bermeo artean, lau Bermeo eta Gernika artean eta bat Gernika eta Zornotza artean. Bidaia egiteko 49 minutu behar zuten, eta batez beste 35,5 kilometro orduko abiadura zuten.

Linearen elektrifikatzean inbertsio handiak egin baziren ere, ez zen lortu bidaia egiteko denbora askorik murriztea, material mugikorra oso zaharra baitzen eta horretarako aukera gutxi ematen baitzuen. Horrenbestez, distantzia hori egiteko hiru minutu gutxiago behar izaten ziren, eta horrek, batez beste, bidaia 37,8 kilometro orduko abiaduran egiten zela esan nahi du. Bederatzi ordutegi zeuden, norabide bakoitzeko zazpi zirkulazioekin: lau, Bilbotik

nutos, lo que permitía ofrecer una velocidad media de 27,6 kilómetros por hora. El horario de trenes se completaba con dos expediciones entre Guernica y Bermeo y viceversa.

La mejora del material motor iniciada a finales de los años cincuenta permitió el progresivo incremento del servicio, el cual, meses antes de la inauguración de la electrificación, estaba estructurado en nueve trenes entre Amorebieta y Bermeo, cuatro entre la villa costera y Guernica y una circulación desde esta población a Amorebieta. El mejor tiempo de marcha era de cuarenta y nueve minutos, con una velocidad media de 35,5 kilómetros por hora.

La importante inversión que supuso la electrificación de la línea no se vio compensada por una sustancial mejora en los tiempos de

— 79 —

### AMOREBIETA Á GUERNICA Y PEDERNALES

PRECIOS.			K.	ESTACIONES.	2	4	6	10		
1.ª e.	2.ª e.	3.ª e.			Cor.	Mix.	Cor.	Mix.		
P. G.	P. G.	P. G.		1.ª 2.ª	1.ª 2.ª	1.ª 2.ª	1.ª 2.ª			
2.55	1.90	1.15	23	BILBAO..... S...	5.35	9.10	14.24	19.15		
3.40	2.55	1.65	30	Amorebieta (E.).....	6.15	10. 6	15.17	20.10		
4.00	3.00	1.95	35	Zugastia.....	6.33	10.24	15.36	20.28		
4.35	3.25	2.15	38	Múgica.....	6.45	10.38	15.48	20.40		
4.60	3.45	2.25	40	Guernica.....	6.58	10.50	16. 2	20.53		
4.65	3.70	2.35	43	Forua.....	7.11	11. 0	16. 8	21. 0		
5.20	3.80	2.55	45	Murueta.....	7.15	11. 6	16.21	21. 9		
5.35	3.85	2.55	46	San Cristóbal.....	7.21	11.12	16.28	21.15		
5.55	3.85	2.55	48	Axpe.....						
				PEDERNALES..... Ll..						
					1	3	5	9		
					Mix.	Cor.	Mix.	Cor.		
					1.ª 2.ª	1.ª 2.ª	1.ª 2.ª	1.ª 2.ª		
0.25	0.20	0.15	2	PEDERNALES..... S...	4.10	7.47	12.57	18.30		
0.35	0.25	0.20	3	Axpe.....		7.51	13. 1	18.37		
0.55	0.40	0.30	5	San Cristóbal.....	4.18	7.55	13. 6	18.37		
0.85	0.65	0.45	8	Murueta.....	4.23	8. 1	13.11	18.37		
1.05	0.80	0.55	10	Forua.....		8. 9	13.11	18.37		
1.60	1.20	0.90	13	Guernica.....	4.50	8.19	13.28	18.57		
1.80	1.55	1.10	18	Múgica.....	4.69	8.28	13.37	19. 6		
3.00	1.95	1.40	25	Zugastia.....	5.15	8.43	13.52	19.21		
5.55	3.85	2.55	48	Amorebieta (E.)..... Ll..	5.31	8.59	14. 8	19.37		
				BILBAO..... Ll..	6.47	9.47	14.58	20.24		

Estos trenes combinan en Amorebieta con sus correspondientes de los ferrocarriles Vascongados.

Todos los trenes circularán directos entre Bilbao y Pedernales, excepto los números 1 y 2.







«ZUGASTIETA» LURRUN LOKOMOTORA, TRENAREN EUSKAL MUSEOAN GORDEA.  
ARGAZKIA, JUANJO OLAIZOLA.  
LOCOMOTORA DE VAPOR «ZUGASTIETA», PRESERVADA EN EL MUSEO VASCO DEL  
FERROCARRIL. FOTO, JUANJO OLAIZOLA.

## *Industria arkeologia*

Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen 107 urteko historian aztarna historiko asko sortu dira. Garrantzitsuenak linearen azpiegiturari dagozkio. Izan ere, linea hori, liburuan ikusi duzue, hiru zatitan eraiki zen: Zornotza eta Gernika artekoa, 1888an; Gernika eta Sukarrieta artekoa, 1893an; eta Bermeorainokoa, 1955ean. Urte asko igaro arren, lur berdinketak, tunelak, zubiak eta lubakiak egiteko lanak sekzio bakoitza abian jarri zenekoak dira, nahiz eta Ibaizabal zubiaren azpiegituran Gerra Zibilaren ondorioak ikusten diren.

Atal honetan, geltoki batzuetako eraikinak nabarmendu behar dira, batez ere Zugaztieta eta Muxikakoa, Pablo de Alzolak eta Luis de Landeok 1888an diseinatu zituztenetik oso aldaketa gutxi izan baituzte. Bestalde, Gernikakoa EuskoTrenen geltokieta-ko ederrenetakoa da, nahiz eta Gernikako bonbardaketaren ondorioz erabat suntsituta geratu.

Busturia-Axpe, Sukarrieta eta Mundakako tren geltokiak berriagoak dira, gerra ostean eraiki baitzituzten, eta kutsu erregionalista dute. Horiez gain, Bermeoko geltokia ere nabarmendu behar da, instalazio gutxi izan arren. Geltoki hori errepidearen eta kaiaren artean dago, eta arrazionalismoaren xehetasunak ditu.

Material mugikorrari dagokionez, Zornotza eta Bermeo arteko trenbidearen ibilgailuak aipatu behar dira. Gaur egun, linea horretako ibilgailu hauek daude Azpeitiko Trenbidearen Euskal Museoan:

- «Zugastieta» lurrinezko lokomotora, linearen hasierako parke mugikorreko hiru lokomotoretako bat. 1960an behin betiko zerbitzutik kanpo geratu zen, eta ordutik Gernikan egon zen, 1973an Durangora eraman zuten arte. 1992an, Trenbidearen Euskal Museoarako gorde zen, eta museoak, unitate horren baliotza jabetuta, zaharberritu eta erabiltzeko moduan jarri zuen. Gaur egun, Azpeitia eta Lasao artean trenbidearen historia irakasteko bidaiak egiteko erabiltzen da.
- 1158 diesel lokomotora, 60ko hamarkadan diesela erabili zuen lehenengoetako lokomotora. 1989an, FEVEk Trenbidearen Euskal Museoari eman zion. 1994an, museoak kanpotik zaharberritu zuen, eta hemendik gutxira erabiltzeko moduan egongo dela espero da.

## *Arqueologia industrial*

Los vestigios históricos que ha generado el ferrocarril de Amorebieta a Bermeo en sus ciento diecisiete años de vida son muy numerosos. Sin lugar a dudas, los más importantes son los que constituyen la propia infraestructura de la línea, construidos, como se ha visto a lo largo de las páginas de este libro, en tres etapas diferentes, entre Amorebieta y Guernica en 1888, desde esta población a Pedernales en 1893 y hasta Bermeo en 1955. A pesar de los años transcurridos, la mayor parte de las obras de explanación, túneles, viaductos y trincheras, son los establecidos durante la ejecución de cada sección, aunque algunos, como el puente del Ibaizábal reflejan en su estructura las cicatrices de la última guerra civil.

En este apartado merecen especial mención los edificios de algunas de sus estaciones, sobre todo los de Zugastieta y Múgica, ya que ambos apenas han experimentado modificaciones desde que fueron construidos en 1888 bajo el diseño de Pablo de Alzola y Luis de Landeoko. Por su parte, y a pesar de que fue prácticamente destruida durante el bombardeo de Guernica, la estación de la villa foral sigue siendo una de las más hermosas de toda la red de EuskoTren.

Aunque de factura más moderna, son de destacar los edificios de las estaciones de Busturia-Axpe, Pedernales y Mundaca, construidos en la posguerra en estilo de inspiración regionalista. También es digna de mención, a pesar de la modestia de sus instalaciones, la singular terminal de Bermeo, encajonada entre la carretera y los muelles del puerto, en la que se observan diversos detalles racionalistas.

Por lo que respecta al material móvil, es muy notable, en cantidad y calidad, el conjunto de vehículos del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo actualmente preservados. En concreto, el Museo Vasco del Ferrocarril conserva en su sede de Azpeitia (Guipúzcoa) las siguientes unidades:

- Locomotora de vapor «Zugastieta», una de las tres máquinas que componían el parque móvil inicial de la línea. Tras su definitiva retirada del servicio en 1960, permaneció apartada en Guernica hasta que en 1973 fue remitida a Durango. En 1992 fue preservada por el Museo Vasco del Ferrocarril, institución que ante el gran valor histórico de esta unidad procedió a su completa restauración y puesta en marcha. En la actualidad presta servicios de carácter histórico entre Azpeitia y Lasao.



- Vasco-Navarro trenaren 3004 automotore elektrikoa, 1973an linea elektrifikatu zenetik zerbitzuan hasi zen lehenengoetako unitatea. 1992an, EuskoTrenek Trenbidearen Euskal Museoari eman zion, eta, 1995ean, museoak zaharberritu egin zuen. Zaharberritze lanak Coinsa enpresak egin zituen Gernikako Euskotrenen geltokian.

Hiru ibilgailu horiez gain, Trenbidearen Euskal Museoak Ferrocarril Vasco-Asturianoaren 1004 Alsthom diesel lokomotora du. Lokomotora hori oso denbora gutxian egon zen Bermeon. 2003an, FEVEk museoari eman zion, eta urtebete geroago zaharberritu egin zen, eta, horri esker, 2004ko amaieran museoaren bideetan ibiltzen hasi zen.

Gaur egun, Bermeoko linean erabili ziren bi diesel lokomotora ere gordeta daude: bata, Rurthaler 3129 traktorea, 1998an Bilboko Trenaren Lagunen Elkarteak du, eta, bestea, Alsthom 1001 lokomotora da, azken 50 urteetan jarraian erabili izan duten arren oraindik erabiltzen dena, TECSA enpresa eraikitzaileak erabiltzen baitu.

Interes historiko handiko beste unitate bat Vasco-Navarro trenaren 11 lurrinezko lokomotora da, 1973tik monumentu bihurtua, eta, gaur egun, Oñatiko geltokiaren ondoan jarria. 1986an, «Aurrera» lokomotorak ordezkatu zuen eta EuskoTrenen Durango-ko tailerretara eraman zuten, baina, kanpotik zaharberritu ondoren, 1990ean Oñatira eraman zuten berriro, eta orduz geroztik atari zabalean dago ikusgai.

Azkenik, Vasco-Navarro trenaren ZZ-1 kotxe-egongela aipatu behar da. Kotxe hori 1955an trenbidea Bermeora eraman zela ospatzeko ekitaldian erabili zen, eta 1973an elektrifikatze zerbitzua abian jarri zenean ere bai. Orduz geroztik, Gernikako tailerretan egon zen, eta, 1984an, FEVEri itzuli zioten. Estatuko enpresak zenbait aldaketa egin zizkion (esate baterako, hasierako bogieen ordezkariak MAN motakoak jarri zizkion, eta klimatizazio ekipamendu bat jarri zion), eta, orduz geroztik, zirkulazio berezietarako erabili izan da, eta tren charter izateko alokatu daiteke.

- Locomotora diesel 1158, una de las máquinas que contribuyeron a la dieselización del servicio en los años sesenta. Esta unidad fue donada por FEVE en 1989 al Museo Vasco del Ferrocarril, institución que procedió a su restauración externa en 1994. Está prevista su próxima restauración funcional.

- Automotor eléctrico 3004 del ferrocarril Vasco-Navarro, una de las primeras unidades en prestar servicio en la línea a partir de su electrificación en 1973. En 1992 fue donado por EuskoTren al Museo Vasco del Ferrocarril, institución que procedió a su restauración en 1995. Cabe señalar que los trabajos de rehabilitación fueron realizados por la empresa Coinsa en los talleres de EuskoTren en Guernica.

Junto a estos tres vehículos, el Museo Vasco del Ferrocarril conserva la locomotora diesel Alsthom 1004 del ferrocarril Vasco-Asturiano, de breve presencia en la línea de Bermeo. Fue donada por FEVE en el año 2003 y un año más tarde fue totalmente restaurada, lo que permitió su vuelta al servicio en las vías del Museo a finales de 2004.

En la actualidad también se conservan otras dos locomotoras diesel que llegaron a circular por la línea de Bermeo, en concreto el tractor Rurthaler 3.129, y la locomotora Alsthom 1001, titular del tren inaugural de la prolongación de Bermeo. El primero fue preservado por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao en 1998, mientras la otra permanece en activo, con cincuenta años de servicio continuado, de la mano de la empresa constructora TECSA.

Otra unidad de gran interés histórico es la locomotora de vapor número 11 del ferrocarril Vasco-Navarro, emplazada como monumento, desde 1973, junto a la estación de Oñate. En 1986 fue sustituida por la locomotora «Aurrera» siendo trasladada a los talleres de EuskoTren en Durango, pero tras una somera restauración exterior volvió a Oñate en 1990, permaneciendo expuesta a la intemperie desde entonces.

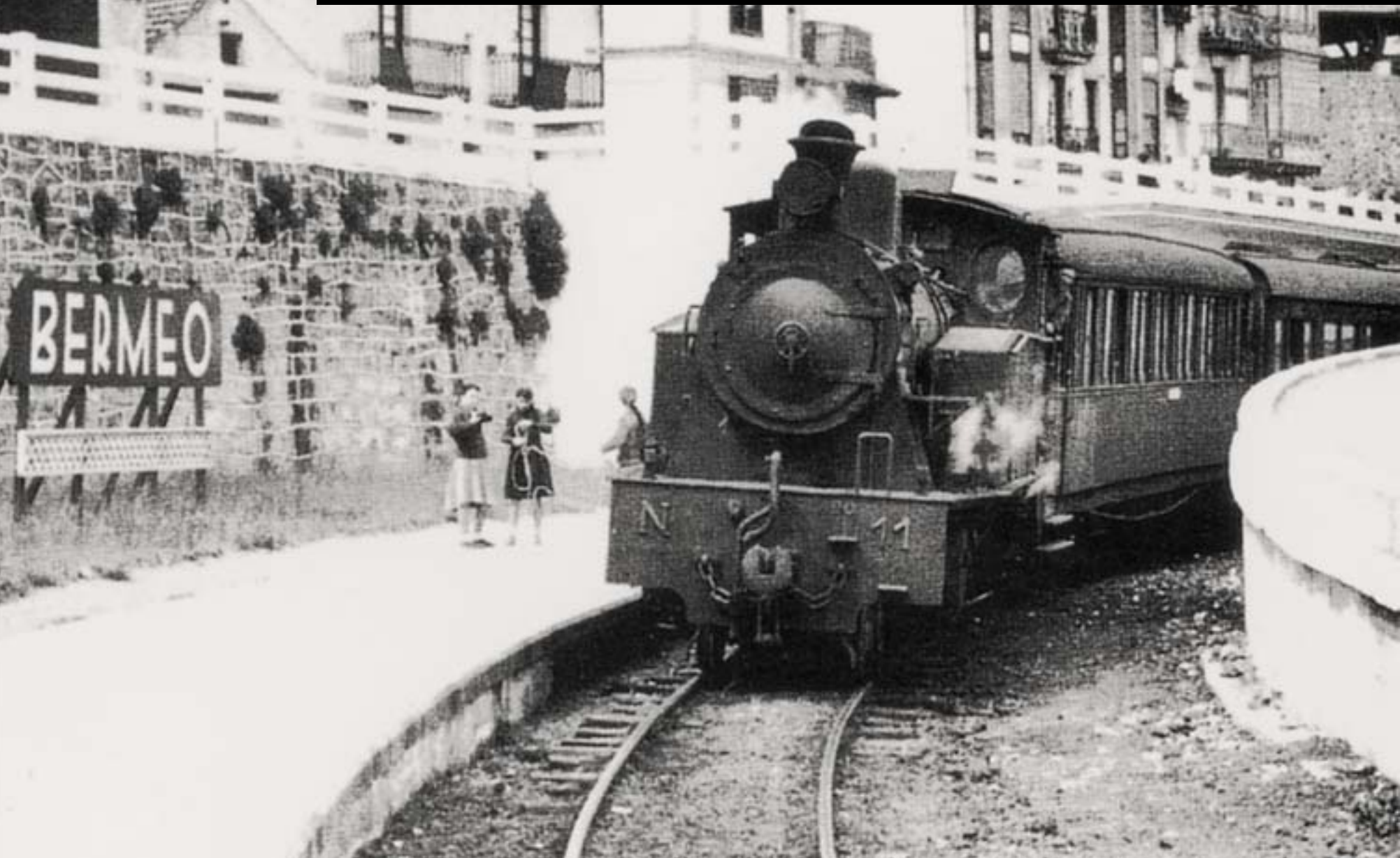
Por último, debe mencionarse en esta relación el coche salón ZZ-1 del Vasco-Navarro, utilizado en 1955 durante los actos de inauguración de la prolongación a Bermeo y en 1973 en la puesta en servicio de la electrificación. Posteriormente estuvo estacionado en los talleres de Guernica hasta el año 1984, fecha en que fue devuelto a FEVE. La empresa estatal tras haber realizado algunas modificaciones como la sustitución de sus bogies originales por otros de tipo MAN o la instalación de un equipo de climatización, lo utiliza en circulaciones especiales, siendo posible su alquiler como tren charter.



**HITZ-ATZEA**

**EPÍLOGO**

*Edorta Jimenez*



Lau urterekin haur-eskolara eramán gintuzten eta, urte bi ziren ordurako trena martxan zebilena. Hain zuzen ere, kolegiok, muino apal batean gainaldean eraikia zenak, trenaren tunela zuen han azpian. Tunel zulatu berria kasik. Guk, osterá, ez genekien tunelaren ezer, ez han behean zegoenik ez beste ezer. Hala bada, trena tuneletik irteten lehenengoz ikusi genuenean egundokoa izan zen.

Palmondo itzela zegoen kolegioko patioan. Atsedendietan harexen ingura joaten ginen, ikasgelatik arrapaladan irtenda. Haren itzalpetan hariak batzen genituen, airean jaurtitzeko. Amorrú askoz biziagoz tuneletik irteten trena han agertzen zenean. aldarri egiten genuen “¡La vía del tren!”. Erdaraz, eskola hura gaztelaraz izan eta hantxe ikasi baikenuen fenomenoa izena.

Trenbidea! Mundua gure begien aurrean infiniturantz zabaltzen zen. Gure olgetetan trenarena egiten genuen. Bat jartzen zen denon buru, eta besteok haren atzean ilaran, besoak gurpiletako bielak legez mugituz eta puzka, lurrun-makinaren arnasaldiak imitatuz. Noizean behin txistu egiten zuen burukoak. Bera zen lokomotora. Baina denok nahi genuen lokomotora izan, eta batzutan ezin txistu egiteari eutsi.

Sei urterekin herriko eskolara eroan gintuzten. Egun batean hantxe aditu nuen esaten, “gure aitaren soloa Presoak baino harago dago”. Leku baten izenak zen Presoena, edo Los Presos, “Presoenera joan” nahiz “Ir donde los presos” esaldien modukoak esaten baitzen. Mutilaren izena ere gogoan dut; Jose. Eta gogoan, baita ere, haren aita gu eskolan ginen artean hil zela. Ezin sinistu nuen. Inoren aita hiltzea! Bitartean bigarren hizkuntza ikasten hasita geunden, bistan da.

Egun batean Bermeoko Andra Mari jaietara joan ginen ama-eta; ez dakit neba-arrebotako nortzuk. Trenean etxerantz itzultzean Bermeoko portuan barkuak mugitzen hasi ziren, eta gu geldi! Niri behintzat halaxe jatzotzen zela begitandu zitzaidan. Trena zen mugituz alde zihona; portua, berriz, han atzean geratzen zena. Ez dut uste orduko inpresio hura inoiz berriro sentitzerik izan dudarik. Tamalez. Zein berria zen mundua.

Bilbora lehenengoz joan nintzenean trenez izan zen. Hamaika urterekin. Estatuak ematen zituen beka haietarako azterketa egitera izan zen.

Juan Manuelek eta biok gainditu genuen. Niri, Deustuko Salesianoen Ikastetxera joateko eman zidaten. Juan Manueli Gernikako instituturako. Bizitzaren trenak herritik aldendu ninduen. Izeko Marik lagundu ninduen kolegiara. Internadura.

Tenía cuatro años cuando me llevaron a la escuela, y para entonces el tren ya llevaba dos funcionando. El túnel del tren, casi recién construido, atravesaba bajo el colegio, edificado sobre una pequeña loma. Sin embargo nosotros no sabíamos absolutamente nada del túnel, ni siquiera que estaba allí abajo. Por ello nos quedamos sorprendidos al ver aparecer por primera vez el tren, saliendo del túnel.

En el patio del colegio había una enorme palmera. En los recreos, salíamos lanzados del aula y nos juntábamos a su alrededor. A su sombra reuníamos piedras que después arrojábamos al aire. Con rabia más intensa, gritábamos cuando veíamos aparecer el tren saliendo del túnel “¡La Vía del tren!”. Así en castellano, porque en aquella escuela se estudiaba en castellano y allí aprendimos el nombre del fenómeno.

“¡La vía del tren!” y el mundo abriéndose hacia el infinito ante nuestros ojos. Jugábamos a hacer el tren. Uno se colocaba en cabeza y los otros detrás en hilera, moviendo los brazos como si fueran las bielas de las ruedas y resoplando, imitando el ruido de la máquina de vapor. De vez en cuando el de cabeza silbaba. Él era la locomotora. Pero todos queríamos ser la locomotora y a menudo no podíamos mantener el silbido.

Con seis años nos llevaron a la escuela del pueblo. Allí, un día oí decir “El huerto de nuestro padre está más lejos que los presos”. Los Presos era el nombre de un lugar. Frases como “Presoenera joan” ó “Ir donde los presos” eran habituales. Recuerdo también el nombre del muchacho; Jose. Y también recuerdo que su padre murió mientras nosotros estábamos en la escuela. No podía creerlo: el padre de alguien, muerto! Para entonces ya habíamos iniciado la enseñanza secundaria.

Un día, no recuerdo quienes de mis hermanos y hermanas, fuimos con mi madre a fiestas de Andra Mari en Bermeo. Regresábamos a casa en el tren cuando vimos los barcos empezar a moverse en el puerto de Bermeo, mientras nosotros permanecíamos quietos. Eso fue, al menos, lo que a mi me parecía. En realidad era el tren el que se movía, y el puerto, sin embargo, iba quedando atrás. No he vuelto a sentir aquello de nuevo. Por desgracia. Qué nuevo era el mundo.

La primera vez que fui a Bilbao lo hice en tren. Tenía once años y tenía que hacer un examen para una de aquellas becas que otorgaba el Estado.

Juan Manuel y yo superamos la prueba. A mi me enviaron a los Salesianos de Deusto. A Juan Manuel al instituto de Gernika. El tren de la vida me alejó de mi pueblo. La tía Mari me acompañó al colegio, al internado.

Recuerdo que llevábamos hasta el colchón, ya que cada uno debía llevar el suyo. Menudo apuro pasamos cuando hubo que hacer el transbordo en

Gogoan dut koltxoi eta guzti joan ginela, norberak eroan behar izaten baitzuen norberarena. Zornotzan aldaketa egin behar izaten zelarrik, hura estura tren batetik bestera koltxoia, maleta eta denarekin igaro behar izan ginenean. Gogora datorkit handik urte batzuetara ama eta biok zelan topatu ginen herriko andre batekin. Hileta batetik omen zetorren. Militante politikoren baten hiletatik, hain zuzen. Andre harenak aditzean ama ikaratu egin zen. Orduan andreak “Elizan ezin dira sartu”, esan zion amari. Aldaketa politikoen garia zen.

Oraindik begien aurrean banu legez ikusten dut Galdakao inguruan ibaia, behin trenetik ikusi nuen legez. Hantxe ziren jende batzuek uretara salto egiten. Handik denbora batera errekan ez zen inor berriro uretan igerian ikusi. Industrializazioa. Paper-fabrikak isurtzen zuen bitsak hondaturik utzi zuen ura. Tarteka gauza zuri hura ikusten zen, han eta hemen, ur azalean flotatzen. Ordurako ikaskideekin egiten genituen kolegiotik joan-etorriak. Gabonetan, Aste Santuan eta udaren atarian. Ahal genuela, bagoiaren kanpoko plataforman joaten ginen, haizea arnasten. Plataforma haiek askatasunaren inudia ziren. Western filmetan agertzen zirenen berdin-berdinak.

Behin asteburu luze bateko zubia eman ziguten, libre; Domu Santukoa. Gernikako azken astelehenari zegokiona zen. Tarte batez trena geldu egon zen, eta orduan Pedrok “Gernikako azken astelehena”, esan zuen. Denbora igarota, urriko astelehenetan Gernikara joatea izaten zen gure atsegina. Eta denbora luzeago igarota, alabarekin trenez joatea, zein atsegin ederra. Niretzat txikitari legez, harentzat ere trenak munduaren giltza zeukan. Sudurra leihoari itsatsita, denarekin egiten zen mira, eta denari buruz galdetzen zidan.

Oso gaztetatik, oporraldietan trenbidera joaten ginen. Tumeletan ibiltzera. Eta mailukiak batzera baita ere. Honetan trebea lehengusua izaten zen. Berak zekien landarea bereizten, berak leku egokietan begiratzen, berak mailuak gero belar luzetxo batean sarturik sortak osatzen. Sortako mailukiak denak batera jatea, hura plazera gero. Behin, oster, beste fruitu gorrixka haiek jatera ausartu ginen. Gurbitz garauak ziren. Betekada galanta eginda, handik lasterrera gehienok oka egin genituen garauok. Hordigarriak omen dira.

Neskatan hasi ginenean Jeanette izeneko kantari baten loriazko uda izan zen. “Callate niña”, kantatzen zuen. Neskuts halako baten kasik umeahotsaz. Ez ginen hura entzuten inoiz nekatzen. Orduan maitemindu ginen gu lehenengoz. Min mingarriz behintzat. Trenean joaten ginen neskatan. Bermeora. Eta neskak trenez etortzen ziren. Mundakara. Mutiletan. Ez ginen neskei pauso batera baino gertuago urreratzen ausartzen. Pauso hura eman nuenean neskak ezetz esan zidan. Handik aurrera tre-

*Amorebieta y tuvimos que pasar las maletas, el colchón y todo lo demás, de un tren al otro. Recuerdo que unos años más tarde mi madre y yo nos encontramos con una vecina del pueblo. Al parecer, venía de un funeral. Del funeral de un militante político, más concretamente. Al escuchar las palabras de aquella señora mi madre se asustó. Entonces la señora le dijo a mi madre “No pueden entrar en la iglesia”. Eran los tiempos del cambio político.*

*Todavía veo el río en los alrededores de Galdakao como si lo tuviera ante mis ojos. Como cuando lo vi por primera vez desde el tren. Algunas personas saltaban al agua. Al cabo de un tiempo ya no se veía a nadie bañarse en el río. La industrialización. La espuma que arrojaba la papelera contaminó el agua. A intervalos, aquí y allá se veía flotando en el agua aquella cosa blanca. Para entonces hacía con mis compañeros los viajes al colegio. En Navidades, en Semana Santa y a las puertas del verano. Y si podíamos viajábamos en la plataforma exterior del vagón, sintiendo el aire. Aquellas plataformas eran una imagen de libertad. Iguales a las que aparecen en las películas del Oeste.*

*Un día nos concedieron libre el puente de un largo fin de semana. El de Todos los Santos, el que correspondía con el último lunes de Gernika. El tren se detuvo un momento y Pedro dijo “Último lunes de Gernika”. Con el paso del tiempo, acudir a Gernika los lunes de octubre era todo un placer. Y pasado el tiempo acudir en tren con la hija, qué placer más hermoso. Pegada la nariz a la ventanilla, fijándose en todo y preguntándose a cerca de todo.*

*Desde muy jóvenes, en vacaciones íbamos a la vía del tren a pasear por los túneles. Y también a recoger fresas. En eso mi primo era muy hábil. Sabía diferenciar la planta, rebuscar en el lugar adecuado, y una vez recogida la fresa atravesarla con una hierba fina formando largos racimos. ¡Que placer comer más tarde todas las fresas del racimo a la vez! Otra vez, sin embargo, nos atrevimos a comer aquellos otros frutos de color rojo. Eran frutos de madroño, comimos hasta hartarnos, pero al poco tiempo vomitamos hasta el último fruto ya que, al parecer, producen embriaguez.*

*Empezamos a andar con chicas el verano en el que triunfaba una cantante llamada Jeanette. Cantaba “Cállate niña” con una casi virginal voz de niña. No nos cansábamos de escucharla. Entonces nos enamoramos, apasionadamente, por primera vez. Íbamos en tren a ligar a Bermeo. Y las chicas también venían en tren de Bermeo. No nos atrevíamos a acercarnos a más de un paso de las chicas. Y cuando, al fin, di ese paso, la chica me dijo que no. A partir de entonces, y a la vez que nos llevaba de un lado a otro, el tren se convirtió en nuestro acarreador de sueños.*

na izan zen gure ametsen garraiolaria, gu geu hara eta hona eroaten gintuen heinean.

Trena geltokira iristen zenean hantxe egoten zen neska hura, bere praktak aldean. Maitemindu egin nintzen. Bigarrenez. Eta neska hura ziur-ziur geltokian ikusten nuen, bizitzako unerik inportanteena trena geltokian gelditzen zenekoa izaten zen. Haren begi ilun-sakonek nire oin-nasa zapaldu orduko kateatzen ninduten.

Oroimenean, denboraren orratzak ez dira artezak. Sasiak legez korapilatzaren dira, elkarrekin nahastuz eta elkar gurutzatuz. Halako batean Isabelita haren ordezkari gasoliozko makina ekarri zuten. Harekin batera makinista berria etorri zen, seme bat zekarrena. Egun batean semeak eta beste lagun batek motorra lapurtu zuten. Jaietan. Ez zuten bostehun metro baino egin, herioak bidea moztu zienean. Han egin ziren biak, trenaren bidea luze-luze ikusten den bihurtu hartan. Jose Felix eta Jose Ignazio ziren. Motorra osteko adinean izan baziren seinale ordurako country musika, Dylan, Joan Baez, Pete Seager, Beatlesak, Rollingak eta rokaren adarretako kantuarik entzuten hasiak ginela. Bazen ba sexuari bidea emateko ordua. Horren ametsetan genbiltzala, trena elektrifikatu egin zuten. Aldaketa hori mingarri egin zitzaidan. Nahiago nuen lehengoa. Ez genion erabiltzeari utzi, horregatik.

Denbora batez gure ordutegia, asteburuetako ordutegiak, mugari bi izaten zituen; lau t'erdietako trena, joanekoa, eta hamarretakoa, etorrikoa. Lehenik karta jokoa, gero zinea, haren ostean dantza eta, azkenik, berriro trenera. Neskaren batekin maitemindurik beti. Athleticek batzuetan irabazi eta besteetan galdu egiten zuten, beti bezala.

Domeka gauetako trenean, hamarretakoan, erreboluzioa izaten zen. “Fidel, Fidel, que tiene Fidel, que los americanos no pueden con él!”, kantu egiten genuen. Horixe zen gure protesta bidea. Trena mandaz manda mugitzen zen –arrantzaleen hizkeran, alboz albo-, halako modu bizian non gaitz izaten zen zutunik eustea. Baina horixe izaten zen apustua domeketan gaueko azken trenean; zutunik eustea. Eta “los ejes de mi carreta” kantatzea. Hori ere, protesta kantua. “Si a mi me gusta que suenen, ¿por qué los voy a engrasar?”, gailurrean treneko hit-parade hartan

Kantuan grinatsuen jardun izaten zutenak, gernikarrak! Gu herriko geltokian uzten gintuzten, eta eurak aurrera beste hoge minutuz. Egun batean haietako bat desagertu egin zen. Ez zen berriz itzuliko. Txapelokerrak etxera bila joan eta, pistola atera omen zien. Beste aldera ihes egin zuten. Mozkortierna zirudiena, hara! Itxurak egiten zituen, antza, mundu honetan ardura zion bakarria edatea eta lagunaren artean kantuan egitea zela. Bai zera.

Allí estaba ella, con sus pantalones rojos, cuando el tren llegaba a la estación. Me enamoré de nuevo, por segunda vez. Y como seguro que la veía en la estación el momento en el que el tren llegaba a la estación se convirtió en el más importante de mi vida. Sus profundos ojos oscuros me atraían en cuanto pisaba el andén.

Las huellas del tiempo no son claras en la memoria. Se enredan como las zarzas, mezclándose y cruzándose. Un día sustituyendo a “Isabelita” trajeron una nueva máquina, y con ella llegó también un nuevo maquinista. Traía consigo a su hijo. Un día, en fiestas, el hijo el maquinista y un amigo robaron una moto. No hicieron ni quinientos metros. La muerte les cortó el camino, allí quedaron tendidos en ese cruce en el que se ve la larga vía del tren. Eran Jose Felix y Jose Ignacio. Si ya era época de robar motos, seguro que para entonces ya habíamos comenzado a escuchar las primeras canciones de rock y música country Dylan, Joan Baez, Pete Seager, Beatles, Rolling... Ya era hora de iniciarse en los placeres del sexo, Mientras soñábamos con ello llegó el tren eléctrico. Me dolió el cambio, prefería el anterior, el de siempre, y por eso no dejamos de utilizarlo.

Durante un tiempo, nuestro horario de fin de semana tuvo dos referencias: El tren de ida de las cuatro y media, y el tren de vuelta de las diez. Primero a echar la partida, luego el cine, después a bailar, y para terminar, vuelta al tren. Siempre enamorado de alguna chica. El Athletic algunas veces ganaba y otras perdía, como siempre.

El tren de las diez de los domingos a la noche era la revolución: “Fidel, Fidel, que tiene Fidel, que los americanos no pueden con él” cantábamos. Era nuestra forma de protestar. El tren se movía balanceándose, mandaz manda, como dicen los arrantzales, y era casi imposible mantenerse de pie. Y esa era precisamente la apuesta que hacíamos en el último tren de la noche del domingo: A ver quien aguanta de pie. Y cantar “los ejes de mi carreta”, otra canción protesta en la cima de aquel hit-parade del tren: “Si a mi me gusta que suenen, ¿por qué los voy a engrasar?”.

Los de Gernika cantaban apasionadamente, nos dejaban en la estación del pueblo y ellos seguían otros veinte minutos más. Un día uno de ellos desapareció. No regresó. Fueron a buscarle los guardias civiles a casa y al parecer les sacó la pistola. Huyó al otro lado. Parecía el más borracho, ¡y mira! Disimulaba. Parecía que en este mundo sólo le preocupaba beber y cantar con los amigos, pero no era así.

Otro día, vi a una pareja de guardias civiles revisando con una linterna bajo los vagones. Nunca supimos si buscaban a algún loco escapado del psiquiátrico ó algún otro pasajero. ¿Podía en realidad alguien viajar tumbado bajo los vagones para conseguir huir? Aprendimos de verdad, que realmente podía hacerse.

Beste behin txapelokerrak ikusi nituen, bikotea, jakina, linternekin tren-bagoi denen azpiak banan-banan aztertzen. Zoroetxeko baten batek alde egina ote zen, ala bestelako pasaiariren bat bilatzen ote ziharduten, ez genuen sekula jakin. Joan ote zitekeen inor, joan, bagoi-azpiko burdinetan etzango eginda, ihes? Zinean baietz, posible zela ikasi genuen baina, erre-alitatean!

Egun batean Pedro Oleak 'La Casa sin fronteras' filmatu nahi izan zuen. Mundakan. Bada, filma hartako protagonistetako bat trenez dator herri-  
ra. Errealitatean bezala.

Bermeon, Gernikan, trenbidearen ertzetako herrietan 'trenak ekarrineko-  
ak' esaten zaie —orain gutxitan aditzen da halakorik, egia esan- gerraon-  
doko industrializazio haren eraginez lanera etorri zirenei. 'Koreanoak' ere  
esaten zitzairen. Garai hartan Koreako gerrako irudiak ikusten baitziren,  
No-Do haietan batez ere. Halakoetan ikusten zirenei eta trenean etorri-  
takoei norbait elkarren hartu zien eta, taka!, ezizena. Denentzat bat. Ar-  
tean maketo hitza bera ere indarrean zebilen. Ez dakit nork esan zidan  
hitza ez zela zuzena. Maketoak euskaraz egiten ez zuten euskaldunak  
—edo baskoak- zirela. Trenak ekarritakoak, koreanoak, maketoak. Zauria  
ez zen erraz sendatuko.

Eta gu, zer ginen? Zer ginen etxean hizkuntza bi egiten genuenok? Amak  
eta amamak euskaraz, aitak erdaraz egiten zuen. Baina aita ez zen korea-  
noa. Aita beste haiek baino lehenago etorria zen. Noiz? Etxean ez genekien  
oso zehatz. Gerraren ostean, eta preso. Horra genekien dena. Etxean ez zen  
politikaz egiten. Ezta iraganaz ere.

Hala bada, ez dakit noiz jabetu ginen. Gure aita preso egondakoa zenaz.  
Trenbidea egitera ekarri zuten. Eta kito. Urteak beharko ziren zerbait gehia-  
go esan ziezagun. Eta esan zigunenean ere, gutxi esan zigun. Historia ber-  
dina da trenera ekarri zuten beste presoan seme-alabena. Etxean, isiltasuna.  
Horixe izan zen frankismoa; harrien isiltasuna. Celso Emilio Ferreiren hi-  
tzetan, "harritzko gau luzea".

Harritzko gau luze hartan ere giza-bihotzek sistole eta diastole taupadak  
zituzten, ostera. Eta taupadotan odolak bere bidea egiten zuen. Grinak  
piztu erazten zituen. Grina horiexek aginduta nahastu ziren gerraondo-  
ko gizon gazte haien begiradak herrietako nesken begiradekin. Ezkontzak  
etorri ziren lehenik. Umeak gero. Preso egondakoen umeak. Gu geu. He-  
rriko beste edonor bezain euskaldun sentitzen ginenok. Baina denentzat  
ez zen erraza izan. Aitaren jatorriaren hura airean zebilen nire anaia-  
arrebak eskolara ibili ziren denboretan. Artean ere! Ez nuen ohartzeko as-  
tirik ukan, barnetegira eroan baininduten. Baina eurek bai, arnastu egin  
zuten. Airean zebilen huraxe, bai. Denok ez ginela berdinak, alegia.

Un día Pedro Olea quiso filmar en Mundaka la película "La casa sin fron-  
teras". Uno de los protagonistas del film llegaba al pueblo en tren, tal y  
como sucede en la realidad.

En Bermeo, Gernika y en los pueblos del borde de la vía del tren se llama  
"traídos por el tren" a quienes con motivo de la industrialización, vinieron  
buscando trabajo tras la guerra civil. También se les llamaba "Coreanos"  
porque en aquella época, sobre todo en aquellos No-Do, se veían imágenes  
de la guerra de Corea. Siempre había alguien que en cuanto veía a uno de  
aquellos traídos por el tren le encasquetaba el mote. Uno para todos. Por  
entonces la palabra "maqueto" también era muy habitual. Pero alguien me  
dijo que el término no era correcto. Maquetos eran los vascos que no habla-  
ban euskara. Coreanos los traídos por el tren. La herida no se iba a curar  
con facilidad.

Y nosotros, ¿Qué éramos? ¿Qué es lo que éramos quienes en casa hablába-  
mos dos lenguas? La madre y la abuela hablaban euskara, el padre sin em-  
bargo en castellano. Pero mi padre no era coreano. Mi padre había venido  
antes, pero ¿cuándo? En casa no lo sabíamos exactamente. Tras la guerra y  
como preso. Eso es todo lo que sabíamos. En casa nunca se hablaba de po-  
lítica, y tampoco del pasado.

De este modo, no sé cuándo supimos que mi padre había sido enviado a  
trabajar en la construcción del ferrocarril cuando estaba preso. Nada más.  
Tuvieron que pasar muchos años para que nos dijera algo más. Así y todo,  
cuando lo hizo no contó mucho más. Es la misma historia de hijos e hijas  
de otros presos traídos para la construcción del ferrocarril. En casa; silencio.  
Eso fue el franquismo: el silencio de las piedras. En palabras de Celso Emi-  
lio Ferreiro: la larga noche de piedra.

Sin embargo, en aquella larga noche de piedra, los corazones de las perso-  
nas también latían a ritmo de sístole y diástole. Y en cada latido la sangre  
completaba su camino y provocaba pasiones. Dirigidas por aquellas pasio-  
nes se mezclaron las miradas de aquellos hombres de la posguerra y aque-  
llas mujeres del pueblo. Primero llegaron las bodas. Más tarde los hijos. Los  
hijos de quienes habían estado presos. Nosotros, que nos sentíamos tan vas-  
cos como cualquier otro. Pero no fue fácil para todos. Esa procedencia de mi  
padre se comentaba cuando mis hermanos y hermanas iban a la escuela.  
Mientras tanto, yo era ajeno a todo ello porque me habían llevado al inter-  
nado. Pero ellos sí, ellos sufrieron los comentarios. Es decir, no todos éramos  
iguales.

Cuando estaba escribiendo la novela Azken fusila tenía una idea clara en  
la cabeza. La tragedia de la posguerra fue traer como presos a algunos de  
los perdedores de la guerra a un pueblo en el que la mayoría también ha-

'Azken fusila' eleberria idaztean ideia nagusi bat etorri zitzaidan, argiro, burura. Gerrastearen tragedia zera izan zen, gerran galtzaile izandako batzuk preso ekarri zituztela, gerran galtzaile izandakoak gehiengoak izan ziren herri batera ekarri ere. Ondorioa, elkarren etsai legez ikusi ahal zutela elkar. Ekarritakoek eta herrian sorturikoek.

Galtzaileak galtzaileari etsai iritzi! Eta bitartean benetako jauntxoak, benetako arerioak, lan-indarraren esplotatzaileak, baketan kasik. Berdin jazo zen hirurogeitako industrializazio hartan. Miseria gorriak ekarriak zirenak, inbasore ikusi! Euren borondatez etorriak izan balira moduan. Bada, non konpondu zen oker ulertzea, elkarren etsaia ikustea, maketo eta baskoroen artekoa? Dantzalekuetan. Umontzietan. Lantokietan. Eskoletan. Tabernetan.

Tabernak! Aipatu eleberri hori idaztean beste ideia nagusi bat etorri zitzaidan, hizkuntzaren bizipenari lotua kasu honetan. Tabernetan langileek, beharginak, obreroek, nahiago izan zuten elkarrekin hitz egin bakoi-tzak bereari eutsi baino. Tabernan euskaldunak erdaraz egin zion gure aitari. Euskaldunarentzat hizkuntzak ez du lehentasunik izan. Eta aitatak, nondik nora ikusiko zuen ba euskaraz? Amarekin, akaso? Ez zuen egin.

Treneko presoez ez genekien kasik ezer ere. Tabua zen. Aitak bere sorterrira itzultzea zaila zeukala, Franco hil ondoren jakin genuen. Orduan baietz, aitak herrira joateko eragozpenik ez zuela esan zuen, eta onartu amak. Batez ere anaietako bat Cadizen zelako, soldadutza egiten. Plana egin genuen. Aita, anaia txikiak eta hirurok. Jaenera lehenik, Cadizera gero.

Berrogei urtean ikusi gabeko sorterrira itzuli zen aita. Eta han ibili ginen, etxerik etxe, gerran hildako hura edo bestea zelan hil zen, guraso zaharrei azalpenak ematen gure aita. Hautsia zen harrizko gau luzea. Halako batean, berriz, aitak "Goazen!" esan zigun. Gaztelaraz, noski. Baskoen kontrako etengabekoak aditzen zituen tabernan. Hura ez zen berak gartzetan, anarkista sutsua izan zen garaian, ezagutu zuen herria. Gure herria, gu seme-alabon herria zen aitaren herria. Hantxe konturatu zen.

Ordurako aitaren tragedia beste bide batetik ulertzen hasia nintzen. Hori, alaba jaio berriari esker izan zen.

Etxean denok uste genuen gure aitak euskaraz hitz erdirik ere ez zekielako. Bai zera! Gure alabari 'erdu hona!', 'politita', 'neska' eta halakoak esaten zizkion. Luzaz golkoan gordeta ukan zituen hitzak, aske!

Ulertu nuen, bada, aitak ez zuela inoiz euskara ikasi nahi izan. Lehenengoetan, Gernika suntsitua berreraikitzen ekarri zutenean, ezin, ezta

bían sido perdedores. Como consecuencia todos se miraron como enemigos mutuos. Los traídos y los nacidos en el pueblo.

Los perdedores consideraban enemigo a los vencidos. Y mientras tanto los verdaderos señores, los verdaderos enemigos, los explotadores de la mano de obra, casi en la gloria. Lo mismo sucedió con el proceso de industrialización de los años sesenta. Aquellos que habían llegado empujados por la miseria fueron recibidos como invasores, ¡como si hubieran venido por voluntad propia! ¿Y donde se resolvió el entuerto, aquel odio mutuo entre maquetos y vascorros? En las plazas bailando, en los lechos, en las fábricas, en las escuelas, en los bares.

¡Los bares! Hay otra idea importante que también se me ocurrió cuando estaba escribiendo la novela que he citado anteriormente Esta idea está relacionada con la supervivencia de la lengua. Y es que en los bares los obreros, los trabajadores, los empleados, preferían hablar entre ellos en lugar de mantenerse cada uno en su lugar. En el bar los vasco parlantes hablaban en castellano a nuestros padres. Para ellos la lengua no era una prioridad. Y mi padre ¿donde iba a empezar a aprender euskara?, ¿quizás con mi madre? No lo hizo.

No sabíamos casi nada sobre los presos traídos a trabajar en la construcción del ferrocarril. Era un tema tabú. Sólo cuando murió Franco supimos que nuestro padre no podía volver a su pueblo, aunque según dijo mi madre, ya en ese momento, no había ningún impedimento para que pudiera hacerlo. Como teníamos un hermano haciendo el servicio militar en Cádiz mi padre, mi hermano pequeño y yo comenzamos a hacer planes para ir, primero a Jaén y luego a Cádiz.

Mi padre regreso a aquella tierra que no había visto en 40 años. Anduvimos en casa de unos y de otros, respondiendo a las preguntas sobre aquellos que habían caído en la guerra, y mi padre contaba su vida a los más ancianos. Se terminó la larga noche de piedra. Sin embargo, un día nuestro padre nos dijo ¡vamonos! En el bar no paraban de criticar a los vascos. Aquel lugar no era el mismo que había conocido cuando era un joven y apasionado anarquista. Entonces se dio cuenta que su pueblo era el pueblo de sus hijos e hijas. Nuestro pueblo.

Para entonces, y gracias al reciente nacimiento mi hija, comprendí la tragedia de mi padre desde otro punto de vista.

En casa todos pensábamos que nuestro padre no entendía nada de euskara. ¡Y un cuerno! Se dirigía a nuestra hija con palabras que había mantenido guardadas en silencio durante largos tiempo; 'Erdu hona!', 'politita', 'neska' y muchas otras del estilo.

*nahita ere. Gero, trenbidera pasatu zutenean, han ziren euskaldun batzuk baina, egiten ote zioten euskaraz? Ezezkoan nago. Baina eginda ere, ikasi nahi izan ote zukeen da orain kontua. Ezezkoan nago. Nago ez zuela ikasi nahi izan. Erbesteko hizkuntza ez ikastea, horra geratzen zitzaien erresistentziazko keinu bakarra. Tragedia da, gero! Umontzien bidez hala edo zelán konpondu den tragedia.*

*Aita hil ostean denbora batez trenean ibili nintzen, egunero, Bermeotik Bilbora eta Bilbotik Bermeora. Orduan poesia berez etortzen zitzaidan. Paduretan hegaziak begiztatzean, itsasoaren gorabeherei erreparatzean, begiak ibai ertzeko haltzetan galtzean, gauez Zugaztieta bakoak zeharkatzean hango ugaztun gauzaleen pentsamenduan, Galdakaoko industria guneak hastean, Atxuriko etxeetara iristean, poesia erruz etortzen zitzaidan. Urtaroak trenean ikasi nituen. Eta jendeak ere, trenean ikasi nituen. Oi, Gernikako lanbide-eskola berezira joaten diren neska-mutil hiren alaitasuna! Atzeratuak direla diote, baina bizi-pozaren aldetik ez garela inoiz euren parera iritsiko, trenean ikasi ahal izan nuen.*

*Treko eskolan isilik joanda, inguruko ahotik euskara ikasi izan dut. Beti. Eskualdeko istorioak aditu ditudan aldi berean. Trenari zor diot Nemrod izeneko ipuina. Trenak eman zidan 'Egutegi esperimental' liburua. Trenak eman dizkit 'Manhattan' liburuko ideia gehienak. Trenak eman zidan Epopeiak izeneko ipuina. Trenak aita eman zidan eta, ez ote da nahikoa?*

*Trean sartzea sormenaren atea zabaltzea da. beti. Nahiz eta musika jarrita eroan, tarteka herriaren ahotza aditzen dut trenean.*

*Trena, Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidea, gure azken mendearen bigarren partearen sinbolik gorena delakoan nago. Eta trenbide luzea, Bilbo eta Bermeo artekoa, gure bizitzaren ardatzetakoa dela, ziur dakit.*

*Beude, ba, hitzok, trena eraiki zuten haiei omen egiteko. Omen egiteko, baita ere, bizia bertan utzi duten langilei. Omen egiteko trenean langile izan zen, eta hemen kontatu ditudan pasarteetako askotan bidaide izan nuen harako lagun hari; Josu García Elorriaga. Bermeoko geltokian lanean, munduko mendietan gora ibiltzea egiten zuten ametsetan. Mendiota-ko batean geratu zen, betiko. Gure trenak denetarikoa ametsak eragiten dituela, berak zekien inork baino hobeto. Bego.*

*Edorta Jiménez  
Mundaca, 2005, maiatzan 3*

*Entonces comprendí que mi padre no había querido nunca aprender euskara. Al principio, cuando le trajeron a reconstruir Gernika, porque ni pudo, ni quiso. Más tarde, cuando le pusieron a trabajar en el ferrocarril, ¿acaso le hablaron en euskara los euskaldunes que allí había? Yo creo que no. Y creo que no quiso aprender porque no hacerlo era el último gesto de resistencia que le quedaba. ¡Menuda tragedia! Una tragedia que sólo tuvo desenlace a través de la descendencia.*

*Tras morir mi padre, durante un tiempo, a menudo tuve que viajar en tren desde Bilbao a Bermeo y desde Bermeo a Bilbao. Entonces me surgía la poesía por sí sola. Al observar las aves en la marisma, al observar la bajamar y la pleamar, al perder la vista en los alisos de la orilla del río, pensando en los mamíferos nocturnos al atravesar los bosques de Zugaztieta, al percibir el crecimiento de las zonas industriales de Galdakao, al llegar a la casa de Atxuri, la poesía me brotaba en abundancia. Aprendí las estaciones del año en el tren. También a la gente la conocí en el tren. ¡Oh! ¡Que alegría tienen los chicos y chicas que acuden a la escuela especial de Formación profesional de Gernika. Dicen que son retrasados pero jamás llegaremos a disfrutar de la vida como lo hacen ellos y ellas. Eso también lo aprendí en el tren.*

*Viajando en silencio en el tren de la escuela aprendí euskara de boca de quien estaba alrededor, a la vez que oía contar las historias de la comarca. Al tren le debo el cuento titulado Nemrod. El tren me dio el argumento de Egutegi esperimental. El tren me ha brindado la mayoría de las ideas de Manhattan. El tren me ha dado el cuento Epopeiak. Y El tren me dio a mi padre. ¿No es acaso suficiente?*

*Entrar en el tren es, siempre, abrir las puertas de la creatividad. Aunque lles la música puesta escuchas por momentos la voz de las gentes.*

*Creo que el tren, el tren que une Bermeo y Sukarrieta, es el símbolo más importante de la segunda parte del último siglo. Y sé con seguridad que el tren largo, el que une Bermeo y Bilbao, es un eje importante de nuestras vidas.*

*Sirvan pues, estas palabras como homenaje a quienes construyeron el ferrocarril. Homenaje también a los trabajadores que dejaron allí su vida. Homenaje a Josu García Elorriaga, quien fue trabajador del tren y amigo y compañero de viaje en varios de los pasajes que he relatado. Trabajando en la estación de Bermeo soñaba con ascender todas las montañas del mundo, y se nos quedo para siempre en una de aquellas montañas. Nuestro tren provocaba sueños de todo tipo y él lo sabía muy bien. Así sea.*

*Edorta Jiménez  
Mundaca, 3 de mayo de 2005*



# Kronologia

**1882ko martxoaren 22an**, Bizkaiko Gobernu Zibilak Zornotza eta Gernika artean eta Gernika eta Bermeo artean trenbideak jaritzeko azterketak egiteko baimena eman zion Francisco Rispa Perpiñari.

**1885eko otsailaren 20an**, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbide ekonomiko bat egiteko lana Luis de Landeoren esku utzi zen.

**1885eko uztailaren 17an**, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak sortu zen.

**1888ko abuztuaren 13an**, Zornotza eta Gernika-Lumo arteko trenbidearen inaugurazioa.

**1888ko uztailaren 6an**, Gernika eta Bermeo arteko trenbidea ustiatzeko eskubidea eman zioten Manuel María Arrótegui.

**1890eko abuztuaren 7an**, Manuel Lecandari, Lutzana eta Mungia arteko linearen ustiatzaileari, baimena eman zioten linea Bermeoraino eramateko.

**1891ko abuztuaren 7an**, Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno izenekoak behin betiko eskuratu zuen Gernika-Lumo eta Sukarrieta artean trenbidea egiteko eskubidea.

**1893ko martxoaren 15ean**, Gernika-Lumo eta Sukarrieta arteko trenbidearen inaugurazioa.

**1896ko irailaren 1ean**, Sukarrieta eta Bermeo arteko tranbiaren inaugurazioa.

**1918ko abuztuaren 15ean**, autobus eta kamioi zerbitzuek Sukarrieta eta Bermeo arteko tranbia ordezkatu zuten.

**1919ko azaroaren 26an**, Francisco de Las Heras y Ávilari, Bilbo eta Lezama arteko Tren Konpainiaren presidenteari, Mungia eta Bermeo eta Sukarrieta arteko trenbidea kudeatzeko eskubidea eman zioten.

**1920ko irailaren 20an**, Mungia eta Bermeo eta Sukarrieta arteko trenbidea ustiatzeko epea amaitu zen.

# Cronología

**22 de marzo de 1882**, el Gobierno Civil de Vizcaya autoriza la realización de estudios para el establecimiento de un ferrocarril entre Zornoza y Guernica y otro entre esta población y Bermeo a Francisco Rispa Perpiñá.

**20 de febrero de 1885**, Se otorga la concesión para la construcción de un ferrocarril económico de Amorebieta a Guernica-Luno a Luis de Landecheo.

**17 de julio de 1885**, Constitución de la Compañía del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno.

**13 de agosto de 1888**, inauguración del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno.

**6 de julio de 1888**, concesión del ferrocarril de Guernica a Bermeo a Manuel María Arrótegui.

**7 de agosto de 1890**, autorización a Manuel Lecanda, concesionario del ferrocarril de Luchana a Munguía, para prolongar su línea hasta Bermeo.

**7 de agosto de 1891**, concesión definitiva, a la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno, de un ferrocarril desde esta villa a Pedernales.

**15 de marzo de 1893**, inauguración del ferrocarril entre Guernica y Luno y Pedernales.

**1 de septiembre de 1896**, inauguración del tranvía de Pedernales a Bermeo.

**15 de agosto de 1918**, Servicios de autobuses y camiones sustituyen al tranvía de Pedernales a Bermeo.

**26 de noviembre de 1919**, se otorga la concesión del ferrocarril Munguía a Bermeo y Pedernales a Francisco de Las Heras y Ávila, presidente del ferrocarril de Bilbao a Lezama.

**20 de septiembre de 1920**, caduca la concesión del ferrocarril de Munguía a Bermeo y Pedernales.

**1937ko ekainaren 19an**, Gerra Zibilaren ondorioz apiriletik zerbitzua bertan behera geratu ondoren, zerbitzua berriro hasi zen.

**1938ko uztailaren 14an**, Ibaizabal gaineko zubia erabiltzen hasi zen. Zubia Gerra Zibilean suntsitu zutenez, zaharberritu egin behar izan zen.

**1939ko martxoaren 25ean**, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak Sukarrieta eta Bermeo arteko linea luzatzeko aurreproiektua aurkeztu zuen.

**1944ko martxoaren 27an**, Sukarrieta eta Bermeo arteko sekzioa eraikitzeko proiektua behin betiko onartu zen.

**1944ko abuztuaren 24an**, Sukarrieta eta Bermeo arteko luzapen lanen inaugurazio ekitaldia.

**1955eko abuztuaren 16an**, Sukarrieta eta Bermeo arteko sekzioaren inaugurazioa.

**1958ko uztailaren 28an**, linean diesela jartzeko prozesua abian jarri zen, 1151 tren makina diesel-elektroa eskuratu baitzen.

**1965eko irailaren 24an**, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundea FEVE, Ferrocarriles de Vía Estrecha, enpresa publiko bihurtu zen.

**1973ko maiatzaren 29an**, Zornotza eta Bermeo arteko trakzio elektrikoaren inaugurazioa.

**1973ko ekainaren 18an**, Bilboko linea eta Bermeo arteko lotune zuzena egiteko trenbidearen inaugurazioa.

**1979ko ekainaren 1ean**, Zornotza eta Bermeo arteko linea Eusko Kontseilu Nagusiari eman zitzaion.

**1982ko maiatzaren 24an**, Eusko Jaurlaritzak Eusko Trenbideak SA enpresa sortu zuen, eta enpresa horrek, besteak beste, Zornotza eta Bermeo arteko linea bere gain hartu zuen.

**19 de junio de 1937**, se reemprende el servicio tras haber quedado paralizado a finales de abril con motivo de la guerra civil.

**14 de julio de 1938**, entra en servicio el puente sobre el Ibaizabal, una vez reconstruido tras su voladura durante la guerra.

**25 de marzo de 1939**, anteproyecto de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado para la prolongación de la línea entre Pedernales y Bermeo.

**27 de marzo de 1944**, aprobación definitiva del proyecto de construcción de la sección Pedernales-Bermeo.

**24 de agosto de 1944**, acto oficial de inicio de las obras de la prolongación entre Pedernales y Bermeo.

**16 de agosto de 1955**, inauguración de la sección Pedernales-Bermeo.

**28 de julio de 1958**, comienza el proceso de dieselización de la tracción en la línea, con la recepción de la locomotora diesel-eléctrica 1151.

**24 de Septiembre de 1965**, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado se transforma en la empresa pública Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE.

**29 de mayo de 1973**, inauguración de la tracción eléctrica entre Amorebieta y Bermeo.

**18 de junio de 1973**, inauguración de la vía de enlace directo entre la línea de Bilbao y la de Bermeo.

**1 de junio de 1979**, transferencia al Consejo General Vasco de la línea de Amorebieta a Bermeo.

**24 de mayo de 1982**, creación de la empresa pública del Gobierno Vasco Eusko Trenbideak, S.A., en la que, entre otras, se integra la línea de Amorebieta a Bermeo.

## Bibliografía

ACOSTA BONO, Gonzalo, *et al.*: *El canal de los presos (1940-1962)*, Bartzelona, Crítica, 2004.

ALZOLAY MINONDO, Pablo: *Memoria del proyecto de Ferro-carril de Amorebieta a Guernica y Luno*, Bilbo, Tipografía de la Viuda de Delmas, 1884.

ALZOLAY MINONDO, Pablo: *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*, Madril, Gregorio Justeren tipografía establezimendua, 1885.

ALLEN, Peter & Robert Wheeler: *Steam on the sierra*, Londres, Cleaver-Hume Press Ltd., 1960.

ARANGUREN CASTRO, Javier: *Automotores españoles, 1906-1991*, Madril, Autoedizioa, 2002.

ARTECHE ELEJALDE, Ignacio, Lourdes Odriozola eta Juanjo Olaizola: *Urolako Trena, 1926-1986*, Azpeitia, Azpeitiko Udala, 2003.

ETXANIZ ORTUÑEZ, José Ángel eta Vicente del Palacio Sánchez, «Presos políticos: Mano de obra barata, El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938-1945)» en *Congrés Els camps de concentració i el món penitenciari a Espanta durant la Guerra Civil y el franquisme*. Bartzelona, Museo d'Historia de Catalunya, 2003.

ETXEGARAI, José: *Historias de Mungia (1883-1900)*, Bilbo, BBK Fundazioa, 2003.

GUERRICABEITIA, José Antonio: *100 Años Cia. de los Ferrocarriles Vascongados, S.A.*, Bilbo, La Editorial Vizcaína, 1982.

Gobierno Provisional de Euzkadi, *Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*, Mekanografiatutako agiria, 1937.

GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; *El ferrocarril Ferrol-Gijón*, Xixon, Ediciones Trea, 1999.

GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio, *et al.*, *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 2004.

## Bibliografía

ACOSTA BONO, Gonzalo, *et al.*: *El canal de los presos (1940-1962)*, Barcelona, Crítica, 2004.

ALZOLAY MINONDO, Pablo: *Memoria del proyecto de Ferro-carril de Amorebieta a Guernica y Luno*, Bilbao, Tipografía de la Viuda de Delmas, 1884.

ALZOLAY MINONDO, Pablo: *Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha*, Madrid, Establecimiento tipográfico de Gregorio Juste, 1885.

ALLEN, Peter & Robert Wheeler: *Steam on the sierra*, Londres, Cleaver-Hume Press Ltd., 1960.

ARANGUREN CASTRO, Javier: *Automotores españoles, 1906-1991*, Madrid, Autoedición, 2002.

ARTECHE ELEJALDE, Ignacio, Lourdes Odriozola y Juanjo Olaizola: *El Ferrocarril del Urola, 1926-1986*, Azpeitia, Ayuntamiento de Azpeitia, 2003.

ETXANIZ ORTUÑEZ, José Ángel y Vicente del Palacio Sánchez, «Presos políticos: Mano de obra barata, El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938-1945)» en *Congrés Els camps de concentració i el món penitenciari a Espanta durant la Guerra Civil y el franquisme*. Barcelona, Museo d'Historia de Catalunya, 2003.

ETXEGARAI, José: *Historias de Mungia (1883-1900)*, Bilbao, Fundación BBK, 2003.

GUERRICABEITIA, José Antonio: *100 Años Cia. de los Ferrocarriles Vascongados, S.A.*, Bilbao, La Editorial Vizcaína, 1982.

Gobierno Provisional de Euzkadi, *Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales*, Documento mecanografiado, 1937.

GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; *El ferrocarril Ferrol-Gijón*, Gijón, Ediciones Trea, 1999.

GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio, *et al.*, *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 2004.

GONZALEZ RUIZ, Nicolás: *Genio y figura del Padre Pulgar*, Madrid, Gráficas Lebrija, 1960.

KUTSCHIK, Dietrich; *Lokomotiven von Borsig*. Freiburg (Breisgau), Transpress, 1985.

LAFUENTE ZORRILLA, Isaias: *Esclavos por la Patria*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 2002.

LOPEZ, Mikel y Javier Vivanco; «El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo», *Carril-en 27, 28 eta 30 zenbakiak*, Bartzelona, 1989.

Herri Lan Ministerioa. *Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha*, Madrid, 1966.

Oficina de Estudios de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de M.Z.A.: *El problema de los ferrocarriles en construcción*, Madrid, Gráfica Administrativa, 1936.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Bilbo eta Donostia arteko trenaren material motorea*, Bilbo, EuskoTren, 2001.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Vasco-Navarro trena*, Bilbo, EuskoTren, 2002.

ORMAECHEA, Ángel M<sup>a</sup>: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbo, Eusko Trenbideak, 1989.

ROSELLÓ IGLESIAS, Javier, «Locomotoras BB Alsthom», *Carril, 6.9 zenbakia*, Bartzelona, 1982.

SALMERÓN I BOSCH, Carles: *El tren de Caldes*, Barcelona, Editorial Términus, 1991.

UCELAY ISASI, José: *El ferrocarril de Bermeo*, Bilbo, Imprenta de la Casa de la Misericordia, 1924.

GONZALEZ RUIZ, Nicolás: *Genio y figura del Padre Pulgar*, Madrid, Gráficas Lebrija, 1960.

KUTSCHIK, Dietrich; *Lokomotiven von Borsig*. Freiburg (Breisgau), Transpress, 1985.

LAFUENTE ZORRILLA, Isaias: *Esclavos por la Patria*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy, 2002.

LOPEZ, Mikel y Javier Vivanco; «El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo», en *Carril N° 27, 28 y 30*, Barcelona, 1989.

Ministerio de Obras Públicas. *Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha*, Madrid, 1966.

Oficina de Estudios de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de M.Z.A.: *El problema de los ferrocarriles en construcción*, Madrid, Gráfica Administrativa, 1936.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *Material motor del ferrocarril de Bilbao a San Sebastián*, Bilbao, EuskoTren, 2001.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo: *El Ferrocarril Vasco-Navarro*, Bilbao, EuskoTren, 2002.

ORMAECHEA, Ángel M<sup>a</sup>: *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, Eusko Trenbideak, 1989.

ROSELLÓ IGLESIAS, Javier, «Locomotoras BB Alsthom», en *Carril N° 6.9*, Barcelona, 1982.

SALMERÓN I BOSCH, Carles: *El tren de Caldes*, Barcelona, Editorial Términus, 1991.

UCELAY ISASI, José: *El ferrocarril de Bermeo*, Bilbao, Imprenta de la Casa de la Misericordia, 1924.

## Zornotza eta Bermeo arteko treneko langileen zerrenda, 1973an Relación de trabajadores del Ferrocarril de Amorebieta a Bermeo en 1973

Izen abizenak/Nombre y apellidos	Lan maila/Categoría laboral	Soldata eskala/Escala salarial
<b>BULEGO ZERBITZUA/SERVICIO DE OFICINAS</b>		
Manuel Arenaza Balsa	Linearen arduraduna/Encargado de Linea	1
María Lecumberri Rementeria	Negoziatu burua/Jefe Negociado	4
Ricardo Aldamis-Echevarria Acaiturria	Negoziatu burua/Jefe Negociado	4
Emilia Basañez Comadira	Administrazio ofiziala/Oficial Administrativo	6
José Benito Salazar González	Administrazio ofiziala/Oficial Administrativo	6
José Alcibar Urberuaga	Administrazio ofiziala/Oficial Administrativo	6
Félix Zallo Uruburu	Administrazio ofiziala/Oficial Administrativo	6
<b>MUGIMENDUA-GELTOKIAK/MOVIMIENTO-ESTACIONES</b>		
Julio Beltrán Cámara	Mugimendu ikuskatzailea/Inspector de Movimiento	3
Donato Estancona Euba	Faktorea/Factor	9
Isidoro Alberdi Uribe	Geralekuko arduraduna/Encargado de Apeadero	10
Luciano Rodríguez Tardio	Geralekuko arduraduna/Encargado de Apeadero	10
Jesús Moreno Saralegui	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Carmelo Gutierrez Gil	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Leoncio Fernández García	Baimendutako faktorea/Factor Autorizado	7
Eufrasio Pértica Orbe	Baimendutako faktorea/Factor Autorizado	7
M <sup>a</sup> Amparo Candina Arzanegui	Saltzailea/Expendedora	12
Agustín García Charramandiet	Geltoki eta trenetako espezialista/Especialista Estaciones y Trenes	11
Jose Antonio Chavero Romero	Geltoki eta trenetako espezialista/Especialista Estaciones y Trenes	11
Alejandro Vicente Izurriaga	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Pedro vigara Domínguez	Baimendutako faktorea/Factor Autorizado	7
Julián Díaz de Mendivil Saez-Cortazar	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Francisco Murillo Esmeralda	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Manuel Gómez García	Geltoki burua/Jefe Estación	6
Rafael Olalde Iradi	Baimendutako faktorea/Factor Autorizado	7
Manuel Pastor Escribano	Geltoki eta trenetako espezialista/Especialista Estaciones y Trenes	11
<b>MUGIMENDUA-TRENAK/MOVIMIENTO-TRENES</b>		
Antonio Vivancos García	Tren burua/Jefe de Tren	7
Juan Murillo Hidalgo	Tren burua/Jefe de Tren	7
José Terreros Cotel	Tren burua/Jefe de Tren	7
Gregori Moreno Tejada	Tren burua/Jefe de Tren	7

<b>Izen abizenak/Nombre y apellidos</b>	<b>Lan maila/Categoría laboral</b>	<b>Soldata eskala/Escala salarial</b>
Máximo Arrospide Mintegui	Tren burua/Jefe de Tren	7
Ignacio Antolín Sauco Vallez	Tren burua/Jefe de Tren	7
Rafael Urteaga Unzueta	Balazta zaintzailea/Guarda Frenos	9
<b>TRENBIDEAK ETA OBRAS/VIA Y OBRAS</b>		
Salvador Fernández Orella	Sekzio burua/Jefe de Sección	3
Pedro Alcibar Larrea	Langilea/Obrero	11
Maria Begoña Aldana Uruburu	Zaindaria/Guardesa	12
Maria Dudagoitia Arteché	Zaindaria/Guardesa	12
Félix Berrojaldiz Arrazola	1. mailako barrerazaina/Guarda Barrera 1ª	12
Miguel Ramírez Ramírez	Makinista Bateadorea/Maquinista Bateadora	7
Felipe Uriona Abaitua	Peoia/Peón	12
Juan Ibarquengotia Chinchurreta	Langilea/Obrero	11
Manuel Martín Tena Muñoz	Langilea/Obrero	11
Calisto Laucirica Ortuzar	1. mailako barrerazaina/Guarda Barrera 1ª	11
Julio Guerricaechevarria Lecumberri	Arduraduna/Capataz	8
Francisco Mendiola Izaguirre	Langilea/Obrero	11
Gregorio Zorrozuza Basterrechea	Langilea/Obrero	11
Elias Alcibar Urberuaga	1. mailako langilea/Obrero 1º	10
Saturnino Olano Chacartegui	Langilea/Obrero	11
Timoteo Iturriaga Acordagoitia	Langilea/Obrero	11
Florentino Pagay Inchausti	1. mailako barrerazaina/Guarda Barrera 1ª	11
<b>TAILERRAK/TALLERES</b>		
Manuel González Sagasti	1. mailako ofizio ofiziala, tornularia/Oficial Oficio 1ª Tornero	7(1)
Daniel Cruz López	2. mailako ofizio ofiziala zaindaria/Oficial Oficio 2ª Celador	8
Felipe Nebreda Muñoz	2. mailako ofizio ofiziala Soldadorea/Oficial Oficio 2ª Soldador	8
Jesús Ortiz de la Cruz	2. mailako ofizio ofiziala Margolaria/Oficial Oficio 2ª Pintor	8
Jose Ramón Eguarte Araucua	2. mailako ofizio ofiziala doitzalea/Oficial Oficio 2ª Ajustador	8
Pedro Martín Serrano Salas	2. mailako ofizio ofiziala arotza/Oficial Oficio 2ª Carpintero	8
Asensio Laucirica Legarza	2. mailako ofizio ofiziala arotza/Oficial Oficio 2ª Carpintero	8
Deogracias Villasante Gómez	2. mailako ofizio ofiziala igeltseroa/Oficial Oficio 2ª Albañil	8
Victoriano Olalla Hoyos	Ofizio laguntzailea/Ayudante de Oficio	9
<b>TRAKZIOA/TRACCION</b>		
Tomás Espejo Martínez	Makinista/Maquinista	7
Cristobal Muñecas Quiroga	Makinista/Maquinista	7
Patricio Pozo García	Makinista/Maquinista	7
Victoriano Felipe Gómez	Makinista/Maquinista	7
Juan Bautista Soler Benavent	Sugin baimendua/Fogonero Autorizado	8
Daniel Guinea Montoya	Trakzio laguntzailea/Ayudante Tracción	8

(1) Une hauean Deposito buru lanak egiten ditu, E.S. nº3./ (1) Actualmente en funciones de Jefe de Deposito, E.S. nº3. Gernikan, 1973ko martxoaren 9an./Guernica, 9 de Marzo de 1973.