

# BIDASOAKO BURDINBIDEA

1916 - 1956

Rikardo Berodia Gordejuela

Luis de Urantz Kultur Taldearen 2007ko Boletinean argitaratutako informazioa

Itzulpena: Irungo Udal Itzultzaileak

## AURKIBIDEA

- 1.- SARRERA
- 2.- LEHEN URRATSAK
- 3.- LEGERIA
  - 3-1 SARRERA
  - 3-2 1844KO BURDINBIDEEN LEGEA
  - 3-3 1855EKO BURDINBIDEEN LEGE OROKORRA
  - 3-4 1877KO BURDINBIDEEN LEGEA
  - 3-5 JAULKIPEN BANKU ETA KREDITU ELKARTEEN LEGEA
  - 3-6 MEATZE LEGEAK 1849 – 1869
- 4.- MEATZARITZA
  - 4-1 DESKRIBAPEN GEOLOGIKOA
  - 4-2 JATORRIA
  - 4-3 MEATZE KONPAINIAK
  - 4-4 X X. MENDEA
- 5.- MEA GARRAIOAK
  - 5-1 MENDIKO TRENAK
  - 5-2 “LAS TRES CORONAS” TRENA
  - 5-3 KONPAINIA FRANTSESAREN TRENA
  - 5-4 ENDARLAZA – IRUN TRENA
- 6.- ERAGIN SOZIO-EKONOMIKOAK
- 7.- MEATZARITZAREKIN LOTURIKO ERAIKUNTZAK
  - 7-1 PALAZIOA – INGELESAREN GAZTELUA
  - 7-2 IRUN- MENDIBIL GELTOKIA
  - 7-3 MEA KARGALEKUA
  - 7-4 TAILERRAK ETA BESTE ARETOAK
- 8.- BIDASOAKO BURDINBIDEA
  - 8-1 BESTE PROIEKTU BATZUK
  - 8-2 BIDAIARIEN ZERBITZUA
  - 8-3 MATERIAL MUGIKORRA

## 8-4 TRENAREN GAINBEHERA

### 1.- SARRERA

XIX. mende hasieratik “Industri iraultza” gisa ezagaturiko fenomenoak ari zen gertatzen Europan, Frantzia termino hori erabili baitzuten gizarte ingelesean gertatzen ari ziren aldaketak kalifikatzeko. Industria iraultzaren bidez, haustura aldi bati eman zitzaion hasiera ekonomia garapenean; ekoizpen, produktibitate eta inbertsioaren azkartzea eta etengabeko berrikuntza joera haren ezaugarri nagusiak. Emaiza gisa, hazkunde iraunkor eta autojasangarria etorri zen, eta erabat aldatu ziren bizi eta lan baldintzak. Prozesu honek, ordea, ez zuen bilakaera bateratua izan, izan ere, lurralde batzuk ustez bigarren iraultzan zeudenean hasi zuten beste batzuek beren iraultza partikularra.

. Iraultza horren kapituluetakoa bat, eta beharbada ekonomia eta gizarte mailan ondorio handienak izan zituen, komunikabide eta garraio sistemak jasan zutena izan zen, eta kualitatiboki bereizi zen garai bati egin zion bide aurrekoa eta gerokoa ongi markaturik. Erabat aldatu ziren bizi baldintzak eta bidaiatzeko nahiz komunikatzeko moduak. Horretan guztian funtsezko papera jokatzeko du burdinbideak, bi tekniken, hauxe da, siderurgia eta lurrun makinaren konbinaketatik sorturiko garraio sistema berri honek.

Urte batzuk bazeramatzaten lurrun galdarekin saioak egiten haien indarra lortu eta hainbat industriarako, ehungintza, esate baterako, makineriaren etengabeko mugimenduan aplikatzeko. George Stephenson (1781-1848), meatze ingeniari britainiarra, aitzindaria bera gorpulen eta azalera lauen arteko itsaspenaren printzipioa aurkitzen, lurrun lokomotora eraikitze proiektua (1813) egin zuen, burdinazko trenbideen gainean, bere pisuaz gainera, ikitzez beteriko hainbat bagoi arrastan eramateko gauza izango zen makina, hain zuzen ere.

“*Blucher*” deituriko lokomotora horrek arrakasta handiz egin zuen bere lehen saioa 1814ko uztailaren 25ean. 1825. urtean animalia bidezko trakzioaren lekuan lurrunaren bidezkoa erabili zuen 30 kilometrorira iristen ez zen burdinbide txiki batean. Stockton meatze hiria eta Erresuma Batuan Darlingtongo ibai portua elkartzen zituen burdinbide horrek. Geroago, beste lokomotora indartsuago batekin egin zituen saioak; “The Rocket,” deitu zion, kohetea, eta bidaiarien lehen tren eramateko erabili zen hura, Liverpool eta Manchester hiriak elkarturik 1825. urtean.

## 2.- LEHEN URRATSAK

Hirien arteko garraiobide moduan, burdinbidea ofizialki 1830. urtean sortu zen Erresuma Batuan. Espainian, Bizkaiko Aldundia izan zen penintsulan “burdinazko bidea” egokitzeko interesa azaldu zuen lehen erakundea, 1831ko abuztuaren 12an, Gernikan eginiko batzar nagusian, garraiobide moderno hori ekartzeko ekimena bultzatu baitzuen. Madril, Bilbo eta Irun elkartuko zituen burdinbidea egitea zen proiektua, eta horrekin lokomozio teknika berri hori garatzen munduko laugarren lurraldea izango zen Erresuma Batua, Estatu Batuak eta Frantziaren atzetik. Gerra Karlistak, ordea, pikutara bota zuen lurraldea garapen europarraren buruan jarriko zuen aukera hura.

Bartzelonatik Matarora izan zen penintsulako lehen linea, 1848ko urriaren 28an jarri zen abian, “*ocho catalan*” deitzen zitzaion eta 28 kilometroko zati txiki bat estaltzen zuen. Aipatzekoa da, ordea, urte batzuk lehenago, 1837. urtean, itsasoaz haraindiko Kubako herrialdean burdinbide txiki bat inauguratu zutela. Uharteko azukre eta tabako haran garrantzitsuenak La Habana eta bertako itsas portuarekin lotzen zituen burdinbide horren ibilbideak.<sup>1</sup>

Hasiera-hasieratik berebiziko arrakasta izan zuen burdinbideak garraio gisa, bai merkantziak bai bidaiariak garraiatzeko, karga handiak distantzia handietara eramateko aukera ematen baitzuen, baliabide tradizionalak eraman zezaketena baino askoz ere abiadura handiagoan gainera. Kontuan eduki behar dugu haren lehiakideak, ibaibide, diligentzia eta gurdiez gainera, animalien trakzioan oinarrituriko baliabideak zirela, eta oso bide sare eskasa erabili behar izaten zutela.

Abiadurak, segurtasunak eta kargarako gaitasun handiak beharrezko eta ordezkaezin bilakatu zuten trena, eta benetan eragin handia izan zuen mugikortasun ohiturak eta gizartearen eta industriaren garapena aldatzeko orduan. Lehen tren ingelesak emaitza bikainak lortu zituela ikusita, burdinbideen sukarra zabaldu zen Europa osoan eta benetako lehia hasi zen estatu artean, baliabide moderno hori lortzeko lehia, hain zuzen ere, gizartearen eta industriaren garapenean lagunduko zuelako izan ezik, nortasun ikurra izango zelako ere modernotasun, aurrerabide eta bizi-mailaren gaitasunari begira.

---

<sup>1</sup> Pasado y futuro del ferrocarril. Manuel Panadero, M.O.P.T. 1992.

Laster iritsi ziren burdinbideak Gipuzkoara eta horrenbestez baita Bidasoa Beherera ere. Compañía de los Ferrocarriles de España<sup>2</sup> konpainiak Espainiako hiriburua Irun eta muga frantsesarekin elkartzeko proiektua jarri zuen abian. Haren lehen zatia, Beasain-Irun, 1836ko urriaren 22an inauguratu zen eta urtebete geroago 1864ko abuztuaren 15ean, erreginaren ezkontide Francisco de Asis de Borbon jaunak Frantziara bidaia egin behar zuela eta, abian jarri zen linea eta Frantziarekin zuen lotura. Horrenbestez, hain lokomozio bide modernoak zuten hirien klub berezi hartan sartu zen Irun.

Joritasun eta garapen iragarpenak betetzen joan ziren arian-arian, eta Irunek modernotasunaren aldeko urratsak eman zituen lurrunaren erritmo bizkorrean. Seguru asko gertakizun hori, eta 22 urte lehenago gertatutakoa, Espartero jeneralak 1841. urtean Gasteizen Aduanak barnealdetik geografia muga nazionalera eramateko agindua eman zuenean, izango dira Irun modernoaren bi oinarritzko zutabeak, eta garai hartan hiribildua zen hiri honek betiko abiada hartu zuen, hiriburua atzetik herrialdeko lehen hiri bilakatu zen arte.

Garraio bide eraginkor hori erabiltzen hasi ziren iparraldeko herrialdeetako meatze haranak, eta Irungo meatzeak eta Nafarroako mugako herriak ere ez ziren gutxiago izan. Urte gutxi batzuetan, Irun Elizondorekin elkartzeaz gainera, Baztango hiriburua hura, Kantauri itsasoko ertz osoan zehar loturak egin ahal izan ziren bide estuko burdinbide desberdinen bidez; metro bat zabalera burdinbideak ziren horiek.

Tren horiek berebiziko garrantzia izan zuten industrian meatzeen garapen hasi berrian, hasieran inbertsioak egin behar baziren ere, garraioaren kostuak merkatu egin baitziren, eta bereziki, azkartasuna eskaintzen zuten, batik bat milaka burdin-meak tona merkatuan jartzeko azkartasuna, meak horrek gero eta eskari handiagoa baitzuen, batez ere merkatu europar batzuetan, Erresuma Batua bezalako lurralde batzuk beren bigarren industri iraultzan zeudelako dagoeneko. Horrenbestez, zenbat eta garapen eta industrializazio maila handiagoa izan orduan eta burdina gehiago kontsumitzen zen, eta kontsumo hori are gehiago handitu zen burdinbideen goraldiarekin.

Garraioaren kostua da modernotasun ekonomikoaren eragozpen handienetako bat, Adam Smith (1723-1790) ekonomia klasikoaren aitak baieztatu zuen bezala “merkatuaren hedapenak mugatua dago lanaren banaketa”; lanaren banaketa, ekoizpena eskala handian eta aurrerabide teknikoak egon daitezkeen, merkatu onak behar dira ezinbestean; eta garraio bide merke eta azkarrak eskatzen ditu horrek.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1941. urtean RENFE, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles deitu zitzaion. Burdinbide sektorearen azaroaren 17ko 39/2003 Legeak, bere 1. xedapen gehigarrian ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deitzen dio, 3. xedapenean RENFE-OPERADORA Enpresa Erakunde Publikoa sortuz.

<sup>3</sup> La Economía Española, 1831-1900. Gabriel Tortiella Casares, 107. or.

### 3.- LEGERIA

#### 3-1 SARRERA

-Burdinbidearen sukarra- zabaldu zen lehen urteetatik hasi zen hura guztia arautuko zuen legeria eskatzen, bidaiatu eta garraiatzeko modalitate berri horretan legerik ez baitzegoen. Fernando VII.aren erreinaldi negargarriaren amaieratik, hainbat proiektu garatzen joan ziren, burdinbide trazatu txikiak ziren, batik bat meatze aldeetan Penintsulako hainbat lekutan. Sustatzaileek benetan izpiritu ekintzailea bazuten ere, askotan oso urria edo hutsa izan zen Gobernuaren eta tokiko erakundeen laguntza, eta horrexegatik, lehen burdinbide ekimenak izan zirenetik hainbat urte igaro ziren promes, proiektu berri eta kontzesioen artean.

Ugari izan ziren esportatzeko gaien eremu ekoizleen (meatze hobiak) eta karga edo ontziralekuen arteko komunikaziorako ibilbide laburreko burdinbideen inguruan porrot egin zuten plan eta proiektuak, plan horiek aurrera eramateko oso laguntza txikia eman baitzuen Gobernuak, eta batzuetan argi eta garbi aurka ere azaldu zen, izan ere, proiektu horietako batzuk eztabaidatu ere ez ziren egin Gortean. Gobernuaren zabarkeriak, araudi ezak eragina hura baina ez beti, gero eta gehiago ireki zuen beste lurralde europar batzuek zeramaten aurrerabidearen inguruan zegoen ebakia.

Politika mailan ere eragin izugarria izatera iritsi zen, O'Donellen altxaldiaren eta unionistak boterera iristeko arrazoietakoa bat izan zela esaten baita, baina haiek ere ez ziren gauza izan ekonomia eta gizarte mailan lurraldea jasaten ari zen arazoari konponbidea aurkitzeko. Alderdi horren babespean sortu zen 1855eko ekainaren 3ko Lege Orokorra.

Gauzak nabarmen aldatu ziren progresistak boterera iritsi zirenean, ekonomia garapenaren eta kapital inportazioaren aldeko alderdia izan zen hura. Progresisten iritziz, burdinbidea benetan funtsezkoa zen ekonomia espainiarraren modernizazioan, eta hura lortzeko beharrek baliabide guztiak, naziokoak nahiz inportatuak, eskuratzeko prest zeuden.<sup>4</sup> Burdinbidearen sustapena eta eraikuntza arautzea zen kontua, baldintza orokorrak zehaztuta (1844), 1855ko Burdinbideen Legea (ekainak 3) eta 1868ko Dekretu Legea, dirulaguntza guztiak kentzen zituena konpainiei ematen zitzaizkien askatasun handiaren ordainetan, ekimen partikularrak bultzaturik.

Burdinbideen eraikuntza eta ustiapena ekimen pribatuaren eskuetan utzi zen Espainian eta kasu askotan atzerrikoen esku ere, baina printzipio juridiko bat mantendu egin zen; haren arabera, Estatuarenak dira burdinazko bideak, zoruaren jabariaren arabera, eta horrenbestez, gozatzaileak besterik ez dira konpainiak, kontzesioak irauten duen bitartean beti ere. Indarrean zegoen legeriaren arabera 99 urtekoa zen denboraldi hori.

1845etik 1855era 475 km burdinbide zabaldu ziren zerbitzu publikorako. 1868. urtea bitarte beste 4.899 km hasi ziren ustiatzen (lege berriaren babesean). 1868tik 1876ra gelditu

---

<sup>4</sup> La Economía Española 1830-1900. Gabriel Tortella Casares 1993. 108. or.

egin ziren lanak (gerrak), eta 382 km burdinbide besterik ez ziren eraiki.<sup>5</sup> Espainia ez zen inoiz ere garai hartako lurralde europar nagusien (Belgika, Erresuma Batua, Frantzia) mailan egon, bere burdinbide sarearen hedadurari dagokionean. Halaz ere, aipatzekoa da, 1863. urteaz geroztik Gipuzkoak izan zuen papera, urte horretan jarri baitzen abian Iparraldeko Burdinbidearen lehen zatia, 1926. urtera arte, hauxe da, Urolako Burdinbidea inauguratu zen arte, huraxe izan baitzen urte horietan azkena Gipuzkoan; 386 km-ko burdinbide sarea izatera iritsi baitzen, komunikabide sistema benetan bikainarekin. Hauxe da, 196 metro burdinbide zituen bere lurraldearen kilometro karratu bakoitzeko, eta 1,28 metro burdinbide biztanle bakoitzeko. Beste modu batean esanda, Europako burdinbide sare sarrienetakoa izan zuen Gipuzkoak.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Manual de Historia de España T. III, Cayetano Alcázar, 801. or.

<sup>6</sup> El Ferrocarril del Urola, Lourdes Odriozola Oyarbide, 2002, 107. or.

### 3-2 BURDINBIDEEN LEGEA, 1844

1844. urtean atera zen burdinbidearen lehen lege espainiarra, “Hamarkada Moderatuaren” hasieran, Narváez jenerala protagonista izanik. Gobernuak ingeniari talde baten laguntzaz eginiko txosten bat hartu zuen oinarritzat lege horrek, gero Errege Agindu bilakatuko zenaren oinarriak prestatu baitzituzten haiek. Finantzazioaren eta ibilbide luzeko trenek beharreko burdinbidearen zabalera bezalako gai garrantzitsuen inguruan orientabideak eskaini zituen txosten horrek, ordura arteko industria eta meatze burdinbide txiki guztiak trenbide estukoak deiturikoen moldekoak baitziren.

Finantzazioari dagokionean, adierazten da Estatuak ekonomia ahaleginak egin beharko zituela burdinbideak eraikitzeko, baina hori ez zen inoiz iritsi, (estatuaren finantzazioa jada abian zegoen beste lurralde europarretan). Trenbidearen zabalera dagokionean, “*sei oin gaztelar*”, hauxe da, 1,6 metro, izan behar zituela erabaki zen, ingelesen ohiko zabalera, hain zuzen ere, edo beste modu batean esateko, Europako gainerakoak baino 20 cm zabalagoa. Ekonomia espainiarrak oraindik ere ez du oker hori ordaindu.

44ko legearekin, Errege Aginduaren babesean –edo babes ezean-, hainbat azterketa eta proiektu egin ziren. Eskaerek nabarmen gora egin zuten lege hori atera zenetik, baina 1855eko Lege orokorra atera zen arte ez zen benetako proiektu eta errealitateen garapena lortu. Askok benetako lehen burdinbide legetzat hartu zuten hura, askoz ere liberalagoa eta ekimen pribatuaren aldekoa baitzen.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Los Primeros Ferrocarriles. Ascensión Leza eta J.A. Muñoz. M.O.P.T. 1992, 20. or.

### 3-3 BURDINBIDEEN LEGEA OROKORRA, 1855

Teknikari eta politikari batzuek estatuak esku har zezan eskatzen bazuten ere, lehen urteetan paper pasiboa izan zuen Estatuak, ez zuen inolako ekimenik izan eta kontzesioak egitera mugatu zen. Progresisten gobernuaren garaian, bi lege garrantzitsu atera ziren: 1855eko Burdinbideen Legea eta 1856ko Banku eta kreditu elkarteen Legea, eta horri esker, berehala eratu zen burdinbide sarearen eraikuntza bultzatuko zuen finantza sistema.

Bi lege horiek elkar osatzen zuten, burdinbide sareen eraikuntza sustatzea baitzuten helburu biek ere, industriaren eta garraioaren aurrerabidea eta garapena sustatzeko merkataritza elkarteen eraketa errazteaz gainera. Diru-laguntzak ematea aurreikusten zuen, halako arrisku batzuk ziurtatzen zituen eta garraio materialaren inportazioa desgrabatzen zuen. Horretarako, Muga-zerga aldatzeko beharra ere jaso zen eta, erreforma xume batzuen ondoren, 1869ko ekainean “Figueroa Muga-zerga” sortu zen, truke askearen aldekotzat hartua hura, eta bertan sartu zen “bosgarren oinarri” ospetsu hura, pixkanaka-pixkanaka tarifak murriztea jasotzen zuena. Ekimen pribatuaren alde agertzen zen 55eko legea, eta horrek konfiantza eman zien atzerriko elkarte eta enpresei, bereziki elkarte ingeles, belgikar eta frantsesen ezarpena bultzatuz.<sup>8</sup>

Lurralde europar nagusiek lortutako garapen mailari zegokionean, nazioak zeraman atzerapen nabarmenaz jabeturik, lurralde horietako asko truke askeko merkatuei bide egiten zieten erreforma liberalaren politiketan murgildurik baitzeuden, Gobernuari ez zitzaion legeriak sortu beste erremediorik geratu, eta beharreko konfiantza eragiteko moduan egin ere, Europarekin lehiatu ahal izateko beharreko garapen maila sustatuko zuten inbertsio egileak erakarri nahi bazituen. Frantziako Iraultzako esaldi ospetsu hartan inspiraturiko zen beharbada “Laissez faire, laissez passer” egiten utzi, pasatzen utzi.

---

<sup>8</sup> Introducción a la Economía Española. Ramón Tamames. 1987, 296. or.

### 3-4 1877KO BURDINBIDEEN LEGEA

1877ko azaroaren 23an atera zen Lege hau.<sup>9</sup> Monarkia berrezarri zenean Espainian gertaturiko aldaketa politikoak legegintza jarduera izugarria ekarri zuen berekin. Burdinbidearen lege berria zegoen denboraldi horretan agerturiko legeen artean. Seiurteko Iraultzailearen garaian ateratako xedapen ugari indarrrik gabe geratu ziren eta harrera egin zitzaion 1855eko lege aitzindariari jadanik xedaturiko gehienari.

Zortzi kapitulu ditu legeak, eta horien artean lehenengoa aipagarri, ordura arte eraikitako linea guztiak eta eraiki beharrekoak eta interes orokorrekoak zirenak jasotzen dituen burdinbideen plan orokorra sustatzen zuena.

Era berean, zabalera arrunteko burdinbide linea ugariren kontzesioa egiteaz gainera, trenbide estuko linea ugariren kontzesioen jatorria izan zen lege hau, horiek ez baitzuten berariazko legeriarik izan 1904ko Bigarren mailako Burdinbideen Legea atera zen arte.

Gobernuko beste estamentu batzuetatik ere ahaleginak egin ziren burdinbideen garapena bultzatzeko. Ogasun Ministerioak Errege Agindu bat atera zuen 1876ko uztailaren 27an; haren bidez, eta indarrean zegoen Aurrekontuen legearen 19. artikuluan oinarriturik, Estatutik inolako diru-laguntzarik jasotzen ez zuten burdinazko bideen enpresei eraikuntza, kontserbazio eta ustiapen materiala, burdinazko bideak izan ezik, sartzeko eskubidea ematen zuen, soilik “*ad valorem*” %5 ordainduz, Aduanetan eska zitekeen eskubide bakar gisa.<sup>10</sup>

XIX. mende amaieran eta XX. mendearen lehen urteetan eraiki ziren Espainian burdinbide sarea osatzen zuten linea nagusiak, eta oinarrian oso antzekoa da egungo egitura.

---

<sup>9</sup> Gaceta de Madrid, 1877ko azaroaren 24koa

<sup>10</sup> Gaceta de Madrid, 1876ko uztailaren 28koa

### 3-5 JAULKIPEN BANKU ETA KREDITU ELKARTEEN LEGEA, 1856

1856ko urtarrilaren 28an ateratako lege honek kreditu elkarte anonimoak sortzea jasotzen du, beste neurri batzuen artean, eta honako funtzio hau zuen bere bigarren artikulua araberaz “*era guztietako burdinazko bideen enpresak, kanalak, fabrikak, meatzeak, ditxoak,... eta beste edozein industria edo erabilera publikoko enpresa sortzea*”<sup>11</sup>

Europar jadanik ezagutzen ziren arauen arabera sortu ziren kreditu elkarteak, eta burdinbide espainiarren sarearen garapenean funtsezko funtzioa izan zuten konpainia handien abiapuntu izan ziren, inolaz ere. XIX. mendearen bigarren erdialdean, lurralde europarretako kapitalekin loturik zeuden burdinbide gehienak.

Atzerriko finantza talde horiek kreditu elkarte bidez jarduten zuten, eta burdinbide konpainia espainiarren izenburuak ezartzen zituzten beren lurraldeetako merkatuetan. Kalkulatzen da, XIX. mendearen erdialdetik hasi eta 1910 arte, 2.000 milioi pezeta inguru izan zirela burdinbideetan eginiko atzerriko inbertsioak, bereziki kapital frantsesa, inbertsio erritmo horrek nabarmen behera egin bazuen ere.<sup>12</sup>

1856. urtean sorturiko *Sociedad Española Mercantil e Industrial* elkartearen kontrola Rothschild boteretsuen eskuetan zegoen, haiek baitziren akziodun nagusiak. *Sociedad General de Crédito Mobiliario Español* elkarte, berriz, 1856. urtean sortu zuen Pereire familiak, frantses jatorrikoa hura, Parisko bankaren handikiak; horiexek izan ziren burdinbide espainiarren garapenak izan zituen aktibo handietako batzuk. Elkarren artean izugarritzko lehia izan zuten bi bankari familia horiek.

Pereire anaia bat, Emilio, meatze kontzesio garrantzitsuen jabea izan zen Irunen, eta geroago “*La Bidassoa*” meatze bilakatu ziren horiek, haren herrikide Adolfo D’Eichthal y Lery Baroiak kontrolaturik; Frantziako Eguerdiko burdinbidearen administratzailea izan zen hura. Urte haietan, “*Société Générale du Crédit Mobilier Français*”, “*Crédit Lyonnais*” edo “*Comptoir National d’Escompte de Paris*” bezalako erakunde ospetsuak egokitu ziren Irunen, eta baita finantzen munduarekin loturiko beste hainbat erakunde ere; kapital mugimendu handia zegoela erakusten du horrek, inolaz ere.

---

<sup>11</sup> Historia de España, T XII. Manuel Tuñón de Lara. 204. or.

<sup>12</sup> Ferrocarriles y cambio Económico en España, Antonio Gómez Mendoza

### 3-6 MEATZE LEGEAK 1849-1869

Burdinbideen sorreran eragin nabarmena izan zuen beste legeria, urte horietan onartzen joan ziren meatze legeak izan ziren, inolaz ere. 1849. urtean ateratako meatze lege berriak, Estatuaren jabetza bilakatu zituen meatzeak, gure mugetatik kanpo indarrean zeuden sistemekin bat etorririk. Horrek aldaketa handia ekarri zuen aurreko araudiari zegokionean, oraindik anakronikoki “*regalía*” printzipioetan oinarritua baitzegoen hura. Erreforma horiek bide eman zuten lehen konpainia atzerritarrak finkatzen hasteko.

Beste gauza askoren artean, administrazio mailan erreforma handiak ekarri zituen Lehen Errepublikara eraman gintuen 1868ko iraultzak. Horien artean sartzen da meatze legeria, orduan iritsi baitzen 1869ko legea.

Mineral hobien ustiapenari zegokionean erregimen juridikoa liberalizatu zuen legea izan zen 1869ko Meatze Legea, Espainian inoiz ezagutu ez zen alderdiataraino liberalizatu ere eta, hura birbideratzen zuen 1888ko legearekin, igaro zen funtsean Berrezartzearen denboraldi osoa meatze legeriaren alorrean. Izugarri lege liberala izan zen, meatzeak bai nazioko bai atzerriko konpainiei betiereko emateko printzipioa jaso baitzen hartan, Estatuari beharreko kanona ordaintzen bazioten beti ere<sup>13</sup>

Truke askea une gorenean zegoen garaian argitaratu zen lege honen aplikazioak, atzerriko kapitalaren eskuetan utzi zuen gure meatzeen eta haien burdinbide azpiegituren onena, izan ere, ez dugu ahantzi behar, bide estuko burdinbide gehienek meatze tren gisa izan zutela jatorria. Bata bestearen atzetik etorri ziren lege eta arauen multzoak betiko susperraldia eman zion atzerriko konpainiak egokitzeko aukerari eta kapital handien inbertsioak egin ziren bankaren eta inbertsio egile europarren aldetik, kapitalismo espainiarrik ezean, hura ezin izan baitzen garatu XIX. mendean izan ziren etengabeko gerren ondorioz, eta esparru soziopolitikoa ere ez zen bat ere egokia enpresa ekimenak aurrera eramateko.

Garapena-produktibitatea binomioa sortu zen burdinbideen eta meatze industriaren artean. Horrek halako oreka bati eutsi zion, izan ere, burdinbidea meatze produktuak karga edo ontziratze guneetaraino garraiatzeko bide berria izateaz gainera, burdinbide industria zenbat eta gehiago hedatu, bai Penintsulan bai Europan, orduan eta handiagoa zen gure meatzeetako burdin mearen eskaria industria siderometalurgikoen aldetik.

---

<sup>13</sup> Ramón Tamames. Ob. Cit. 217. or.

## 4.- MEATZARITZA

### 4-1 DESKRIBAPEN GEOLOGIKOA

Batik bat bi mendigunek zehazten dute Bidasoa Beherea eskualdeko geologiaren berezitasuna, horiexek baitira lurraldearen geomorfologiaren ezaugarri.

Aiako Harria eta Bortziriak dira mendigune horiek, jatorri Primariokoak, Harritxulegiko akatsak eta Berako sinklinalak bereizten ditu elkarrengandik, eta haien eraketa eta geroko prozesu orogenikoak izan dira eskualdearen mineralizazioaren ezaugarri.

Beharbada, Aiako Harria da bereziena. Granitozko batolito edo harri multzoa da eta bere intrusio motelean hautsi egin ditu inguruko harriak, material gazteagoek osatuak horiek, arbel paleozoikoak nagusi eta baita molde sedimentarioko beste harri batzuk ere. Prozesu horretan oinarritzen da Bidasoa Beherea eskualdeko metal eta mea zainen eraketa.

## 4-2 JATORRIA

Bere historiaren sakonenean ditu sustraiak Bidasoa Behereko meatze tradizioak. Badakigu Baskoien eta Vardullien tribu indigenek jada erazten zutela mea erromatarrak iritsi zirenean, baina esan daiteke erromatarrak finkatu zirenez geroztik hasi zirela benetan meatze ustiapenak aurrera eramaten zorrotasun tekniko batean oinarrituta.

Bidasoa Behereko eremuan dugu, hain zuzen ere, meatzaritza erromatarra izan zenaren erakusgarri bikain bat, eta zehatzago adierazteko, Aiako Harriaren inguruetan, hantxe kokatzen baitzen “*Metalla Oiassonis*”. Egin berri diren azterketa batzuek erakutsi dute Irunen eta inguruetan, meatze-esparru gehienek bazituztela erromatarren egiteko eraren erakusgarri handi eta bikainak, mila metrotik gora galeria, putzu, tximinia, hustubide eta abar baitaude. Horri guztiari hondakin arkeologiko ugari erantsi behar zaizkio, zeramika lagin desberdinak, beirak, txanponak eta intereseko beste hainbat tresna, esate baterako.<sup>14</sup> Finkamenduari eta ondorengo erromanizazioari dagokionean, berriz, Irunen eta Bidasoa ibaiaren estuarioan, erromatarren “*Oiasson*” zelakoan, hiria nolakoa izan zen erakusten digute etengabe egiten ari diren hondakin garrantzitsuen aurkikuntzek: Nekropoliak, portua, termak, eta abar, horiek guztiek garbi uzten baitute eskualdea benetan garrantzitsua zela garai hartan.<sup>15</sup>

Erdi Aroan, luze eta zabal dokumentatua dago burdin oxidoen erazketa burdinolak elikatzeke, horietan minerala erreduzitzen zuten gero harekin era guztietako tresna eta erremintak egiteko. Bidasoa ibaian zehar kokaturik zeuden burdinola horiek, haren adarretako bakoitzean. Garai hartako dokumentu garrantzitsuena, inguru honetan industria txiki horien garrantzia egiaztatzen duena, Burdinolen Forua da, benetako garrantzia duen dokumentua, Erregeak emaniko lehen gutun foruduna ...” *Oyarzun eta Irún-Eranzuko (sic) burdinoletako jaunei ... beren eskubideak, erabilerak eta ohiturak gorde zekizkien*”. Alfonso XI.a Erregeak emana Burgosen, 1328ko maiatzaren 15ean.

Horrelaxe iristen gara XIX. mendera, garai horretan konpainia moderno eta espezializatuen eskuetan erori zen mea ustiapena, zentro handiak zituzten mineralak prozesatzeko. Mineral horiek garbitu eta ildaskatzen zituzten eta gero kaltzinazio labeetan sartzen zituzten. Horrenbestez, minerala erazti eta erreduzitzeko sistema zaharrak erabiltzeari utzi zitzaion pixkanaka-pixkanaka, eta gero eta siderometalurgia moderno eta espezializatuagoa etorri zen arian-arian, azterketa tekniko zorrotzetan oinarrituriko lan prozesuekin. Horiek fundizio teknika berriak ekarri zituzten, eta lehen labe garaiak agertu ziren Boucou-Baionan 1882. urtean eta Bolueta-Bilbon 1883. urtean.

---

<sup>14</sup> Meatzaritza erromatarra Gipuzkoan. Urteaga Artigas M<sup>a</sup> Mercedes

<sup>15</sup> Arkeologia erromatarren berrikuntzak Irun-Oiasson, Gereñu Marian, Lopez M<sup>a</sup> del Mar, Urteaga M<sup>a</sup> Mercedes

#### 4-3 MEATZE KONPAINIAK

XIX. mendearen erdialdean, legeria nahiz gizarte eta politika mailan baldintza egokiak sortzen joan ziren kapital eta konpainia atzerritarrak hemen egokitzen has zitezten, horiek jada erakutsi baitzuten gure meatze aldeak miatzeko interesa, eta beren ospeak jada ongi gaindituak baitzituen mugak. Halatan, konpainia sendoak sortu zituzten, horietako batzuek azpiegitura garrantzitsuekin gainera.

Irunen egokitu zen lehen konpainia, haren inguruan dauden datuen arabera “Real Compañía Asturiana de Minas (R.C.A.M.)” izan zen, enpresa horrek kapital belgikarra zuen eta 1833. urtean sortu zen, Bruselan zuen helbidea. 1854. urtean erregistratu zen San Maximiliano<sup>16</sup> meatzearen jabetza Mokozerrotzen (Irun), eta handik bi urtera, 1856. urtean, San Nicolás<sup>17</sup> meatzea, San Nartzison zegoena (Irun). Era berean, beste meatze batzuk ere ustiatu zituen, Belbioko meatzeak, Modesta meatzea Beran, eta beste hainbat kontzesio Arditurrin (Oiartzun).

Konpainia honek zink eta berunaren meatzaritza landu zituen ia soilik, blenda eta galenatik ateratzen zituen horiek, mineral horiez osatuak baitziren meatzeetako zain aberatsak. Zilardun moldekoa zen galena, zilar indize handia baitzuen. Galenak %65-70etik beherako berun araztasuna zeukanean, 1500 g zilar lor zitezkeen, kontzentratu tona bakoitzeko.<sup>18</sup> Konpainia honek fabrika bat muntatu zuen Errenterian, minerala prozesatu eta berun eta zilarraren dekantazioa lortzeko. 1930etik aurrera hasi zen Espato Fluorretik (Harloria deitzen zitzaion Irunen) ateratzen zen fluoritaren aprobetxamendua.

Urte batzuk geroago, 1867. urtean, Adolfo D' Eichthal jn. enpresari frantsesa Irungo meatze kontzesio gehienak kontrolatzen hasi zen “*Mines de La Bidassoa*” izenaren pean, eta horretarako, ez zuen inolako zalantzarik izan hainbat urte lehenago beste industria eta merkataria frantses batzuek salatu zituzten lurak erosteko, eta horrez gainera, meatze garrantzitsuenetako batzuk erregistratu zituen bere kontura, San Enrique (1864) eta La Gracia (1866), esate baterako, Miazurin (Irun).<sup>19</sup> Miazuri eta bertako San Enrique mea-zaina burdin karbonatoko garrantzitsuena zen, ia kilometro bateko luzerako ibilbidea eta dozena bat metroko potentzia baitzituen.

70. hamarkadaren hasieran, gure metal esparruetaz interesatzen hasi ziren partikular eta teknikari ingeles batzuk, eta meatze kontzesio batzuk lortu zituzten, San Fernandokoa, esate baterako, Aiako Harriaren oinetan, baina haren jabetza salatu zuen John de Krauchy y Osterling kondeak 1871. urtean<sup>20</sup> beste bazkide ingeles batzuekin batera. Urte bat geroago, “*Spanish Hematite Iron Company Limited*” konpainia sortu zuten. Krauchy kondeak salaturiko kontzesioetako asko eskuratu zituen konpainia ingeles horren atzetik laster etorri zen “*The Bidasoa Iron Company Limited*” konpainia, eta urte batzuk geroago ( 1883 ) aurreko konpainia horien zesioaren ondorioz “*The Bidasoa Railway & Mines Limited*” sortu

<sup>16</sup> Donostiako 7. zenb. Jabetza Erregistroa. (781. Finka)

<sup>17</sup> Donostiako 7. zenb. Jabetza Erregistroa. (780. Finka)

<sup>18</sup> Lo que el Río vio, Luís de Uranzu. 42 . or.

<sup>19</sup> Donostiako 7. zenb. Jabetza Erregistroa. (11. eta 55. Finkak )

<sup>20</sup> Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa (G.P.A.H.) sig. 3-3202.

zen. Elkarte horiek era kolektiboan jardun zuten, baina azken hori gailendu zen besteen gainetik. “Minas del Bidasoa” izenaz ere ezagutzen zen hura. Konpainia ingeles horiek, San Fernandoko esparrua kontrolatzeaz gainera, San Migel eta Txaradikoak ere beren eskuetan zituzten, eta baita Lesakan Eskolamendiko meatzeen eta Beran San Benitokoen zati handi bat ere.

Burdin, kobre eta berun meatze bikainak izan ziren Beran ere. Kapital bizkaitarra duen “*Fundiciones de Vera*” konpainiaren eskuetan zeuden gehienak, harekek kontrolatzen baitzituen zain hoberenak *Baldrun*, esate baterako, burdin karbonatokoa eta *Ley* meatzea, oligistoa ateratzen zuten handik, burdin oxido barietate bakarra lurraldean. *Ley* meatzetik atera eta *Fundiciones de Vera*ko landare ikatzeko labeetan urtzen zuten oxidoak kalitate handiko burdina ematen zuen, eta benetan ospetsu egin zuen balezta eta suspentsio malgukien eta burdinbiderako beste tresna batzuen ekoizpenean espezializaturiko fabrika hau.<sup>21</sup> Tren del Bidasoa zelakoak fabrikako nasaraino sartzen zen bidea zeukan, materialen karga eta deskarga errazagoa izan zedin. Jatorria burdinolen garaietan duen enpresa hau 1857. urtean sortu zen, *Fundiciones de Vera S.A.* izenarekin, kapital bilbotarrarekin. Zuzendarien artean aipagarri dira Víctor Chavarri edo Alfonso Churruca, Banco de Bilbao eta Babcock Wilcox-eko aholkulariak. “*Funbera*” izenaz ezagutzen zen inguruetan. Enpresa horrek jakin izan du garai berrietara eta aldaketa teknologikoetara egokitzen eta gaur egun oraindik jardunean segitzen du ekoizpenak.

Halaber, burdin meatze garrantzitsuak zeuden Lesakan, kobre meatzeak Igantzin eta beste kaolin, barita, okre eta burdin meatze batzuk ere bazeuden “*Bortzirietako*” eta Baztango herrietan banaturik. Meatze-industria mailako gaitasun hori, baso erabilera eta harria, alea eta ardoa bezalako beste karga mota batzuekin batera, oso kontuan eduki zen garraio aukera desberdinak eta Bidasoako Burdinbidearen errentagarritasuna kalkulatu eta ebaluatzeko garaian.

---

<sup>21</sup> Lo que el Río vio, Luís de Uránzu. 43. or.

#### 4-4 XX. MENDEA

XIX. mendearen amaiera aldean aurkituko ditugu Bidasoa Behereko burdinbide eta meatze ustiapen nagusiak konpainia edo kapital atzerritarren eskuetan, batik bat kapital belgikarra, frantsesa eta ingelesa.

R.C.A.M.-ek jabetzan mantendu zituen kontzesio guztiak eta horietako batzuk ustiatu zituen XX. mendearen erdialdera arte. Konpainia ingeles eta frantsesek etengabeko gatazkak izan zituzten elkarren artean, liskar luze eta zailak inolaz ere, “*Las Tres Coronas*”<sup>22</sup> trenaren eraikuntza zela eta izandakoa, esate baterako. Hurrengo atalean deskribatuko dut hura.

Ahal zen neurrian bederen beren ustiapenak, eta batik bat herrestatze instalazio guztiak, trenak, aireko kableak eta abar, konbinatzeko elkar ulertu beharreak, bi konpainia horietako bakoitzak bere kabuz jardun zuen, beren interesen kaltetan.<sup>23</sup> Liskarrak etengabeak izan ziren eta konpainiak sortu ziren lehen urteetatik hasita gainera, 1872ko ekainaren 11ko data goiztiarra ageri baita lehen liskarra izan zuten egun moduan<sup>24</sup>, izan ere, konpainia ingelesak protesta egin zuen, konpainia frantseseko langileak haren jabetzetan sartzeagatik kexu zelako, bien jabetzak mugan egonik.

1894. urtean hiru konpainia ingelesen, bakoitzak bere aldetik, akziodunen bilera orokorrerako deia egin zuten Londresko hirian. Beren jabetzen kitapena egin eta saltzea erabaki zuten hiruek, eta salmenta hori gorpuztu zen Charles James Barrett jn. ordezkari ingelesaren eta Dionisio Soroeta y García jn. abokatu donostiarraren arteko salmenta-promesaren kontratuaren bidez. Enpresa eroslearen, “*Ortiz de Villacian y Compañía*” merkataritza elkarte kolektiboaren ordezkari gisa jardun zuen abokatu horrek, eta enpresak Bilbon zuen egoitza soziala.

Londresen, 1900eko abenduaren 15ean, Willian Crawley jn. Notario publikoaren aurrean gauzatu zen ekintza, eta hartan honako hau irakur daiteke jabetzak aipatzen direnean ...”*ondasun higikor, higiezin, meatze, mineral, eraikin, burdinbide, makineria, plano makurtu eta hiru konpainia horiek Gipuzkoa eta Nafarroan dituzten ondasun guztiak eta Irundik Enderlatsara doan zerbitzu partikular eta erabilera publikoko burdinbide ekonomiko baten kontzesioari loturiko eskubide guztiak, 1898ko abenduaren hogeita lauko Errege Aginduaren bidez emana kontzesio hori. Hogeita bi libra esterlina dirutan izango da salmentaren guztizko prezioa*”...<sup>25</sup>

Era berean, “*Minas de La Bidassoa*” konpainia frantsesak, Adolfo D’Eichthal jn. Zuzendari eta jabea hil zenean, 1895eko apirilaren 18an, konpainia desegitea erabaki zuen, urtebete lehenago testamentu holografoa utzia baitzuen, Parisen egina, 1894ko apirilaren

---

<sup>22</sup> G.P.A.H. sig. 3 - 3970

<sup>23</sup> Memoria de las Minas de Irún y Lesaca, 1901. 6. or.

<sup>24</sup> Irungo Udal Artxiboa, I.U.A. sig. A-8-II -1-1

<sup>25</sup> 7 zenbakiko Jabetza Erregistroa. (793. Finka)

27an eta maiatzaren 6an, Ernesto Prudí jn. Notarioaren aurrean<sup>26</sup>, partaidetza eskritura bere hiru semeen alde utzirik.

Zendutakoaren semeek, ondasun guztiak beren izenean erregistratu ondoren, 1901eko apirilaren 20an saldu zizkioten, Segundo Berasategui jn. Notarioak emaniko salerosketa eskrituraren arabera, ... “*ondasun guztiak: meatzeak, labeak, higiezinak, burdinazko bideak, makineria, kontratuak eta Minas de La Bidasoa meatzeei zegokien guztia*” milioi bat eta bostehun mila franko frantsesetan, “*Ortiz de Villacian y Compañía*”<sup>27</sup> elkarteari, Bilbon finkatua eta Alfredo Ortiz de Villacian y Unzueta jaunak zuzendua hura, gerente administratibo moduan.

1901. urte horretan bertan, elkarte bilbotarrak konpainia frantsesaren ondasun guztiak zesioan eman eta eskualdatu zizkion, berrogeita zortzi finka mineralekin batera; horietatik berrogeita hiru Gipuzkoan zeuden eta bost Nafarroan, eta baita konpainia ingelesak izan ziren jabetza guztiak ere, “*Minas de Irún y Lesaca*” deituriko sozietate anonimoari. Elkarte honek ere Bilbon zuen helbidea, eta jabetza horiek guztiak bere izenean inskribatu zituen. Halaxe adierazten du bederen azken elkarte honen eratzeko eskriturak, 1901eko maiatzaren 11n emana, Bilboko hiribilduan, Isidro de Erquiaga y Barbarías notarioaren aurrean.<sup>28</sup>

Elkarte berri horrek ongi asko ezagutzen zuen erositako ondarea, erosketaren aurreko txosten bati esker, Luís Taravellier ingeniariari eskatua, egon zitezkeen mineral erreserben azterketa xehea egin baitzuen honek, 2.456.000 tonatan kalkulatuak. Urteko erazte ahalmena ere aztertu zuen, konpainia ingelesaren eta frantsesaren jabetzen eskubideak eskualdatu eta meatze esparru bakar batean elkartzeko ikuspegitik begiratuta. Halaber, garraio sarea aztertu zuen, eta kargak puntu komunetan bateratzea komeni zela adierazi zuen “*Las Tres Coronas*” bezalako tren batzuk erabiltzeko beharrik ez izateko, hori guztiz neurritz kanpokoa baitzen bere karga bolumenerako, Hirugurutzetako instalazioak berritu zituen, kaltzinateko labeak konpondu zituen eta plano makurtu berriak jarri zituen, mineralaren garraioa horietan barrena elkartzeko. Bi eremu nagusi sortu ziren, Hirugurutzeta eta Endarlatsa, eta horietan zentralizatu zen meatze desberdinetako ekoizpena, eta handik, bi burdinbideak eramaten zuten minerala Mendibil-Kostorbeko geltoki zentraleraino.

Konpainia ingelesak eskaintzen zuen burdinbidea izan zen, -Endarlatsa Irungo Iparraldeko Geltokiarekin elkartzen zuena-, Taravellier ingeniariak bere txostenean gehien baloratu zuen aktiboetako bat, etorkizuneko Bidasoako burdinbidea izango zena, alegia, honela kalifikatu baitzuen hura “... *konpainia berriaren etorkizuneko faktore nagusia*”. Kotsideratzen zuen frantsesen eta ingelesen meatzeetatik ateratako mearekin berez izango zuela bere bizia, baina etorkizun hobea izango zuen “... *ondoko Bera eta Lesaka herrietara, edo harantzago, zabalduko balitz eskualdean dauden meatze ugarietatik erauzitako meak garraiatzeko, meatze horiek ustiatu gabe baitaude garraiobide egokirik ez izateagatik. Gainera, merkantzia eta bidaiarientzako zerbitzua eman ahal izango du burdinbideak...*” Mendibil-Kostorbe ingurua berregituratu zuen elkarte berriak, eremu horretan baitzeuden tren geltokia, eraikuntza eta konpontze tailerrak eta mea kargatzeko lekuak. Bertan, grabitatearen eraginez deskargatzen zen meatzeetako produktua bai Frantziako Midi Konpainiaren bagoietara, egun (Société Nationale des Chemins de Fer) SNCF deitua, bai

<sup>26</sup> 7 zenbakiko Jabetza Erregistroa. (2337. Finka)

<sup>27</sup> G.P.A.H. sig. 3-3596 zenb.

<sup>28</sup> 7 zenbakiko Jabetza Erregistroa. (1177. Finka)

konpainia espainiarraren, hauxe da, Compañía del Norte zelakoaren bagoietara.<sup>29</sup> Ustiapenak suspertu zituen, eta ekoizpen handiena zuten meatzeetan oinarritu zen, hauxe da, Miazuri, Miagorri, San Fernando eta Eskolamendi, 150.000 tona ingurukoa zen urteko ekoizpena. 1901eko maiatzaren 1ean (hauxe da, meatzeen jabe egin eta handik hamaika egunetara) egin zen lehen mineral eramandía sortu berri zen konpainiaren kontura, Boucauko Labe Garaieen Fabrikara, Baionan (Frantzia)<sup>30</sup>.

Minas de Irún y Lesaca eta Ferrocarril del Bidasoa konpainiak 1912ko urtarrilean saldu zizkion burdinbidearen gainean zituen eskubideak sortu berri zen “Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa” elkarteari, baina bere meatze jarduerari eutsi zion Espainiako Gerra Zibila (1936-1939) hasi zen arte, orduan bere instalazioak betiko itxi egin behar izan baitzituen. Gerra aurreko urteetan, Errepublikaren garaian, grebak jasan behar izan zituen etengabe eta jardunik gabe egon behar izan zuen denboraldi luzeetan. Irunen gerra egoera “normalizaturik” geratu bezain laster (1937), elkarte berri bat egin zen meatzeen kargu, “Compañía de Explotaciones Mineras Aralar S.A.” konpainia, hain zuzen ere. Enpresa honek kapital alemaniarra zuen eta egoitza soziala Tolosan. Aurreko enpresaren errentari gisa hartu zituen meatzeak.<sup>31</sup>

Teknikari alemaniarrek zuzendutako enpresa berri honek, indarrean zegoen legeriak gutxienez ingeniari espainiar bat izatera behartzen bazuen ere, estilo berria ekarri zuen teknika mailan eta batik bat lan harremanen tratuan, gaztetan meatzean lan egin zuten eta gaur egun gure arten dauden hainbat pertsonen jakinarazi didatenaren arabera. Elkarte berriak instalazioak berritu zituen teknologia aurreratua instalaturik, barruan motor bizkorrak jarri zituen, ura ateratzeko ponpa modernoak egokitu zituen, traktore bat erosi zuen bagonetak barruan eramateko, ordura arte animalien bidez egiten baitzen, galeria nagusietan argi elektrikoa eta telefonoa egokitu zituen eta segurtasun arauak zehaztu zituen, hauxe da, bertakoak eta kanpokoak harriturik utzi zituen *modus operandi* azken batean.

Kanpoaldean, tailer eta sutegiez gainera, minerala pilatzeko toberak eraiki zituen kaltzinez labeen ondoan, eta horietaraino iristen ziren ur-jauziko trenaren plano makurtuaren burdinbideak; mendiko tren txikiak animaliez tiratu beharrean fuel-oilezko makina txikien bidez eramaten hasi ziren. Era berean, Hirugurutzetan, barrakoi bat eraiki zuen langile etorkinentzako, eta baita ekonomato txiki bat ere, lehen mailako oinarrizko produktuak saltzeko. Gerra ondorengo eta estraperloko garai haietan benetako luxua izango zen hura, inolaz ere.

Alemaniarrena deituriko garai honetan goraldi handia izan zen esportazioetan, izan ere, Munduko Gerraren garaia (1939-1945) izan zenez, eta horrenbestez, enpresa europar guztiak geldirik zeudenez, burdin mearen eskariak gora egin zuen gerra industria alemaniarra une gorenean zegoelako. Aitzitik, Erresuma Batuko esportazioak, batik bat Bilbotik egiten zirenak, blokeatuta eta itsaspeko alemaniarren kontrolpean zeuden.

Gatazka europarraren amaieran “Comité Interaliado” delakoak konfiskatu zituen meatzeak alemaniarren jabetzak zirelako. 1944ko urrian itxi ziren meatzeak, eta ez ziren berriro jardunean hasi. Horrek ez zuen esan nahi erreserbak agortu zirenik, hirugarren lurraldeekiko lehia handia sortu zen urteak zirela baizik, horiek eskulan merkeagoa zutelako, eta lehiatu ezin zen prezioetan eskaintzen zutelako minerala.

<sup>29</sup> Memoria de las Minas de Irún y Lesaca. 7. or.

<sup>30</sup> Memoria de las Minas de Irún y Lesaca. 34. or.

<sup>31</sup> I.U.A., sig. A-1-181

Ekonomiaren ikuspegitik begiratuta, bere ustiapena mineralaren erauzketan eta ondoko galeria sistema bidezko herrestatzean oinarritua duen meatze batek ezin du lehiatu, ez tonatan ez prezioan, harrobi moduko zeru zabaleko ustiapenekin, Bizkaian daudenak, esate baterako. Burdin mea %60ko araztasunarekin da errentagarria gaur egun, koefiziente horren azpitik erauztea erraza bada eta erauzte kubikazioa asko igotzen bada soilik ziurtatuko luke errentagarritasuna. Meatze esparru honetan dauden mea-zainak ukipenezkoak deiturikoak dira eta horiek ez dituzte bolumen handiak eskaintzen eta ez dute zeru zabalean erauzteko aukerarik ematen.

## 5.- MEA GARRAIOAK

### 5-1 MENDIKO TRENAK

Mearen herrestatze eta garraioarekin loturikoa izan zen mea ustiapenek garaitu behar izan zuen oztopo nagusietako bat. Mea hori garraiatzeko, orografia malkartsua igaro behar zuten, mehargune eta sakan aldapatsuetan zehar, horietan barrena jaitsi behar baitzuten karga haranetaraino, hauxe da, kaltzinazio labeak eta mea prozesatzeko gainerako mea instalazioak zeuden lekuetaraino. Toki horietatik trenez eramaten zuten mea karga edo ontziratzeko gunetaraino.

Hori guztia aurrera ateratzeko, animaliek eramandako gurdien bidezkoa beste sistemarik ez zegoen, animalia horiek izugarri bide bihurrietatik ibili behar izaten zuten eta oso karga gaitasun mugatua zuten. Hala ere, laster egokitu ziren aireko kableak, eta horietatik zintzilik jaisten ziren meaz beteriko ontzi ilarak. Arian-arian, tren txikiek hartu zuten gurdien lekua, horiek ere animaliek eramaten zituzten arren. Trenbideetan oinarrituriko azpiegiturak zituzten mea ustiapen guztiek. Bagonetek herrestan eramandako mea galerietatik kanpo ateratzen zenean, bide horizontaleko eta animaliek tiraturiko trenbide txikietan barrena eramaten zen karga mendi mazelaren ertzetaraino, eta handik, plano makurtuen bidez jaisten zen mea lantzen zuten gunetaraino zegoen desnibela gaingituz, gune horiek haranetan baitzeuden.

Behin mea instalazioetara eraman ondoren, toberetan jartzen zen gero prozesatu ahal izateko, hauxe da, ildaskatu, garbitu eta kaltzinazio labeetan sartzeko. Labe horietan, burdin meak, karbonato moldekoa denez, oxidazio tratamendua jasotzen zuen erretze bidez, alde aurretik ezinbestean bete beharreko baldintza hura gero labe garaietan murriztu ahal izateko. 1855. urtean Henry Bessemer, industria gizon eta metalurgiko ingelesak, burdin urtzaile baten semea hura, bere izena daraman bihurgailua asmatu zuen, presiopeko aire intsuflazio bidez fundizioa altzairu bihurtzeko (Bessemer altzaria). Era berean, labe garaiek bihurgailu hori egokitu zuten beren instalazioetan, eta horrenbestez, jada ez zen “meatze oineko” labeen zerbitzurik behar izan, fundizioek aurrez tratamendurik egin gabe onartzen baitzituzten burdin karbonatoak.

Trena ezarri zenean, pixkanaka-pixkanaka desagertzen joan zen ordura arteko garraio sistema bakarra, idiek eramandako gurdiak, oso motelak izateaz gainera karga gaitasun txikia eskaintzen baitzuten horiek, ia igaroezinak ziren bideetatik ibili behar izateaz gainera. Horregatik, guztiz arrunta zen 1864ko otsailaren 16an Emilio Ferrier enpresari frantsesak aurkeztutakoa bezalako udal baimenak eskatzea,<sup>32</sup> “... *gaur egun Berrotarango erreka eta Saroiako meatzeetatik hurbil dauden auzo bideak zabaltzea proiektatzen du garraio bide*

---

<sup>32</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-3

*horren bidez garraiatzeko erauzten den mea eta aldameneko Inperiora eramateko Lastaolako eremutik eta beste leku batzuetatik...*”

Halaz ere, urtebete geroago, hain kolokako garraio sistemak ezinezko bihurturik beharbada, memoria eta planoz osaturiko tren proiektua aurkeztu zuen, eta haren bidez, mineralen iragaitea errazteko burdinbidea instalatzeko baimena eskatu zuen. “*Ferrocarril de sangre*” izenaz ezagutzen ziren animaliek eramandako tren horiek, halaxe ageri baita Ferrier jaunak 1865eko abuztuaren 1ean aurkeztutako eskaeran<sup>33</sup>. Ekialdekoak deituriko meatzeen: “*Santa Ursula eta Santa Adela*” zerbitzura jarduten zuten, eta Saroiatik hurbil zeuden meatze horietan hartutako mineral zama eramaten zuten Hirugurutzetako labeetaraino.

Miazuri eta Aiztondo meatzeek ere bazituzten beren trenak. Lehenengoaren zerbitzurako izen bereko errekaen ibilbideari jarraiki egin zen trazatua, aurrerago Askain mendia zeharkatzen zuen bost tuneletan barrena eta erlaitz beretik jarraitzen zuen burdinbideak Enbidoko gainera iritsi arte, eta handik, bi plano makurturen bidez jaisten zen Hirugurutzetako instalazioetara. Aiztondokoak, berriz, luzeran zeharkatzen zuen izen bereko erreka sakana, eta lurra oso malkartsua zenez, bi plano makurtu behar izan zituen ezinbestean, bata burualdean, Aiztondoko ur-jauziaren oinetan, eta bestea, ibilbidearen amaieran, labeen ondoan.

Oro har, garai hartako enpresari ingelesek ongi merezitako ospea zuten, beren instalazioak azpiegituraz hornitzeko baliabideak jartzeko orduan ez zirela xuhurkeriatan ibiltzen esaten baitzen. Halaxe erakutsi zuten bederen konpainia ingelesek, izan ere, Lesaca eta Irunen banaturik zeuden beren meatze esparruetan, zainen azterketa eta ebaluazio xehea egin aurretik, herrestatze sistema modernoak egokitu zituzten eta horiek bakarrik agortu zuten aipaturiko enpresa horien kapitalaren zati handi bat (bi milioi pezeta baino gehiago) oraindik 150.000 tona eskas ustiatu zituztenean<sup>34</sup>.

Konpainia horiek Endarlatsan egokitu zuten beren jarduera zentroa, hantxe baitzituzten mearen manipulazio, karga eta deskargarako beharreko instalazioak. Hasiara batean, “Spanish Hematite Irón Company Limited” eta “Bidasoa Irón Company Limited” konpainia aritu ziren, eta gainera, “Endarlaza-Irun” zerbitzu partikular eta erabilera publikoko burdinbidearen kontzesioduna zen lehenengoa, baina ekonomia egoera larrian zeudenez, “Bidasoa Railway et Mines Limited” konpainia berriari eman zizkioten beren eskubideak.<sup>35</sup> Hainbat tranbia edo aireko kable zituzten. Horien artean, aipatzekoa da, Eskolamendin (Lesaca) jarri zutena, 1.200 metrokoa, honek makina higiarazlea zuen La Albion eta San Karlosko meatzeetatik mea jaisteko, baina porrot egin zuen konpainietako lehenengoarekin aipaturiko tranbia hori jardunean hasteko prest zegoenean.

Zuten meatze esparrurik garrantzitsuena San Fernandoko meatzea zenez, Aiako Harriaren oinetan, “Las tres Coronas” deitu zioten trena diseinatu zuten; alde frantsesean izen horrekin ezagutzen dute Aia mendia. Leku honetan tailer-sutegia zuen konpainia ingelesak, eta baita etxe ikusgarri bat ere, langileentzako kantina eta ostatuarekin, besteak beste. “Aireko palazioa” esaten zitzaion etxe horri, baina denborarekin “Palacio de los ingleses” izena hartu zuen.

<sup>33</sup> I. U. A., sig. E-8-II – 9, 173. or.

<sup>34</sup> Memoria Minas de Irún y Lesaca. 6. or.

<sup>35</sup> Gaceta de Madrid, 1889ko urtarrilak 4. 30. or.

## 5-2 “LAS TRES CORONAS” TRENA

Aireko Palazioaren instalazioetatik abiatzen zen tren hau, eta 5 km luzeko bide horizontaletik jarraitzen zuen, 500 metroko altitudetan, Pagogaina mendira iritsi arte. Hura inguratu ondoren, Ekialdeko mazelara iristen zen, eta handik, bi plano inklinatu handi abiatzen ziren<sup>36</sup>, guztira 1800 metroko luzerarekin, guztiz ongi instalatuak eta makineria onaz hornituak, San Migel eta Txaradi deituak. Bi plano inklinatu horiek San Migeleko geralekuan (Endarlatsatik hurbil) amaitzen ziren, bide orokorraren barnean. Bagonetek, burdinazko lau zutoinen gainean zegoen plataforma batean deskargatzen zuten mea, plataforma horrek isurleku batzuk zituen eta horietatik isurtzen zen mea “Endarlaza-Irun” linea orokorreko trenaren bagoien gainean.

Konpainia ingelesaren eta konpainia frantsesaren meatze ustiapenetan, elkarrekin bizi behar izan zuten urteetan, etengabeak izan ziren aurkakotasuna eta beharreko elkar ulertze eta lankidetzak eza, eta faktore garrantzitsuak izan ziren konpainia horiek desegiteko garaian ere. Saltzeko orduan soilik jarri ziren ados, batera saldu baitzituzten ondasun guztiak, Ortiz de Villacian industria gizon bilbotarrak meatze esparru guztia eta bere azpiegiturak erosi eta bateratzeko asmoa erakutsi zuenean.

Beharbada “Las Tres Coronas” burdinbidearen eraikuntzan izan zituzten ezadostasun handienak; izan ere, konpainia ingelesaren burdinbideak 4910 metroko luzera zuen, “Spanish Hematite Yron Company Limited” konpainiak eskuratu zituen haren eraikuntza eskubideak 1876. urtean<sup>37</sup>, eta horietatik, 2790 metro besterik ez ziren igarotzen konpainia horren mendeko zoruetan barrena, gainerako 2120 metroak konpainia frantsesaren meatze kontzesio eta frantsesen lurretan zehar igarotzen baitziren. 1859ko uztaileko meatze legeak eta 1868ko martxoan egindako haren eguneratzeak<sup>38</sup> lurraren azalerari dagokionean ez die inolako eskubiderik ematen meatze kontzesioei, baina kasu honetan gertatzen zen meatzeetako batzuek azalera zituztela beren zainak, eta beste batzuek azalera oso hurbil, eta horrexegatik bateraezinak ziren bi zerbitzuak, behea jotzeko eta istripuak gertatzeko arriskua nabarmena baitzen. Horren ondorioz, luze eta nekagarri bilakatu zen burdinbidearen eraikuntza, etengabe txostenak egin behar izan zituzten ingeniariak, eta Udalak, Aldundiak, Gobernu Zibilak eta Sustapen Ministerioak ere hartu behar izan zuten esku<sup>39</sup>.

Xaguborda eta Arbiukogaña deituriko eremuetan izaten ziren gatazka handienak; izan ere, esparru horretan angelu zorrotz samarretan ebakitzen ziren ongi bereizitako hiru hematite-zain (burdin mea), “La Gracia,” 144. zenb. eta “San Enrique aumento,” 182. zenb. meatzeei zegozkienak. Hori zela eta, metalezko zubi bat eraiki zuten trenaren igarobidea errazteko, konpainia frantsesari ahalik eta kalte txikiena eginez –hori ahal bazitekeen-; honek bere galeriak sendotu behar izan zituen eta ezin zituen bere zainak zeru zabalean ustiatu. 1889. urtean F. Gascue ingeniariak<sup>40</sup> txosten bat aurkeztu zuen, eta hartan adierazten zuen

<sup>36</sup> Memoria de las Minas de Irún y Lesaca. 6. or.

<sup>37</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 2-2

<sup>38</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-7

<sup>39</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 2-2

<sup>40</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-3

konpainia ingelesaren jarduera ez zela zuzena. Urtebete geroago, oraindik herrialdeko batzorde baten eskuetan zegoen auzia eta batzorde hark lurren mugaketa egin zuen bi konpainien artean. Teknikariek beharreko azterketak egin ondoren, meatze legean eta derrigorrezko desjabetze legean oinarriturik, aipaturiko batzorde horrek kalte eta galeren ordaina emateko eta obrak geldiarazteko eskatu zuen, akordio batera iritsi arte, trenak kontzesio frantsesak zeharkatzen zituen zatian.

Akordio batera iritsi beharrean, jarraitu egiten zuten konpainia ingelesaren alegazioek eta konpainia frantsesaren erreklamazioek, eta honek, Gobernu Zibilaren 1891ko apirilaren 13ko probidentzia baten aurrean, haren bidez lehentasuna ematen baitzitzaion arestian aipaturiko tren horren eraikuntzari mea ustiapenaren gaineratik, gora jotzeko errekurtsioa aurkeztu zuen Sustapen Ministerioaren aurrean; orduan honek ekainaren 12ko Errege Agindua eman zuen urte berean, aurreko probidentzia indarrrik gabe uzten zuena, eta bi aldeak entzun eta Meatze Buruzagitzaren teknikariek eginiko txostena aztertu ondoren, zera erabaki zuen: 1. D'Eichthal jaunaren konpainia frantsesaren zainaren ustiapenaren inguruan zehaztutako geldiarazteko agindua indargabetzea. 2. Hamelin jauna konpainia ingelesaren zuzendariari hamabost eguneko epea ematea arestian aipaturiko zain horren gainean jarritako metalezko zubia ken dezan. 3. Probidentzia hori bete egingo da, interesatuen gora jotzeko errekurtsioa aurkezteko aukerari kalterik egin gabe.

Konpainia ingelesak, jakinik tren honek eta estreinatu berria zen "Irun-Endarlaza" trenarekiko loturak bere etorkizunerako garrantzi handia izango zuela, zegokion errekurtsioa aurkeztu zuen, eta indarrean zegoen Meatze Legearen 55. artikulua aplikatzeko eskatu zuen, meatze kontzesioen zoruaren eta zorupearen jabetzaren eta haien derrigorrezko desjabetzearen inguruko guztia arautzen baitzuen lege horrek.

Horrenbestez, 1892ko ekainaren 10ean gutun bat jaso zen Irungo Udalean<sup>41</sup>, Gobernu Zibilaren sustapen sailetik zetorren, eta honako Errege Agindu hau ematen zen hartan: Ikusirik herrialdeko gobernuak hasitako espedienteak, lehen aipaturiko 55. artikulua hori aplikagarritzat hartzen duena, gogoan izanik Ministerio honek erabaki beharreko puntu bakarra dela, Clemente Hamelin jaunak meatze konpainia ingelesaren zuzendari gerente gisa aurkeztutakoa, aurkako aldeak ez baitu inolako errekurtsorik aurkeztu. Aplikazio hori aurrera eramateko, kontuan hartu da espedientearen eta azken proben emaitza, proba horietan egiaztatzen baita konpainia frantseseko D'Eichthal jauna ez dela meatze burdinbideak zeharkatuko duen lurraren jabea, baina aldiz egiaztatua dago azalera horren jabeak beharreko baimena eman duela linea hori egokitu eta trenak zirkulatzeko, ez dago inolaz ere desjabetzeko beharrik. Kontuan izanik ustiapena geldiarazteak kalte izugarriak eragin dituela, konpainiari ez ezik eskualde osoari eta langile kopuru handi bati ere, horiek Gobernadorearengana jo baitute trenaren zirkulazioa eragozten duten oztopoak ahalik eta azkarren konpon daitezkeen eskatzeko. Gatazka horrek izan ditzakeen ondorio larrien aurrean, Erabaki dut *"Errege xedapen honetan agindutako guztia bete dadila, bertan "Bidasoa Railway and Mines Limited" konpainiari baimena ematen zaio meatze burdinbidean trenak ibiltzeko, gaur egun geldirik baitaude. Konpainia hori arduratuko da, bere eta bere Ingeniari Zuzendariaren erantzukizunaren pean, baimendutako zirkulazio horretarako beharreko obrak arretaz eta sendotasun handinez egin daitezkeen, eta Adolfo D'Eichthal jaunarekiko kalteen balorazio eta prezio zuzena zehazteko espedienteak aurrera jarrai dezala Gobernu honek planteatuta duen moduan"*.

---

<sup>41</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 2-4

Gatazka amaitu zenean, obrak bukatu ziren eta San Fernando meatze aldeko ustiapen lanak hasi ziren berriro ere, meatze horretatik ateratzen baitzen trenaren karga. Nazioarte mailan ere izan zuen eragina berri honek, eta horrek esan nahi du bazirela gatazka konpontzearekin loturiko merkataritza interesak, halaxe erakusten baitu helbidea Bordelen zuen “Th. Mayer & C<sup>o</sup>” enpresa frantses ospetsuak Irungo Udalera bidalitako eskutitz batek, zera zioen: ...*“Jakín dugu nagusigoak xedaturiko “Bidasoa Railway and Mines Limited” enpresaren burdinbideetan zirkulazioa eteteko agindua indargabetu dela. Pozten gara, eta enpresa hori atzerrira eta bereziki “Forges du Boucau” enpresara, Baionatik hurbil, mea igortzeak egiten hasi den esateko eskatzen dugu ...”*

Boucaun (Baiona) zegoen “Forjas del Adour” enpresa zen Bidasoa Behereko meatze produktuen inportatzaile nagusia. Frantzia burdin ekoizle handia bazen ere, izugarri estimatzen zuen hematite mota, meatze hauetan zegoen mea nagusia, eta horrenbestez, kopuru handiak eskatzen zituen. Mea hori beste mota batzuekin nahasturik, kalitate bikaineko burdina sortzen zuten, eta izugarri harrera ona zuen siderometalurgiaren merkatuan.

### 5-3 KONPAINIA FRANTSESAREN TRENA

Ikusi dugu Emilio Ferrier ingeniari frantsesak jarraitu zuela hainbat meatzetako ustiapenak suspertzen. Meatze horietako meak mendiko tren, plano makurtu eta aireko kableen bidez garraiatzen zituzten Hirugurutzetaraino. Han, mea prozesatzeko gunea eraikitzen joan ziren pixkanaka-pixkanaka, lehen bi labeak eraiki zituzten minerala kaltzinezeko, eta sutegia eta beste mea areto batzuk ere eraiki zituzten. Produktua merkatuan jartzea zen hurrengo erronka, hauxe da, ahalik eta denbora txikienean ahalik eta mea kopuru handiena merkaturatzea. Horretarako, tren bat eraikitzea proiektatu zen, Meakako haranean barrena, Irun eta Bidasoa ibaiaren ertzeraino iritsiko zena; eremu horretan ontziratu egingo zen mea.

Halatan, 1865eko abuztuaren lehenean,<sup>42</sup> Ferrier jaunak Udalera jo zuen mea garraiatzeko burdinbidea eraikitzeko baimen eske. “...*meatze horietako lanak sustatu eta egin dizkiguten eskari ugariei erantzun ahal izateko, ustiapena handitzeko beharreko neurriak hartu behar izan dira*”, era horretan garraioa hobetuko baitzen; izan ere, Ferrier jaunak adierazten du sistema tradizionalen bidez (idiek eramandako gurdiak) ezin direla, inolaz ere, egunean 200 tona garraiatu. Horrenbestez, aipaturiko burdinbide hori egiteko beharra azaldu zuen.

Udalak batzorde bat izendatu zuen, ingeniari frantsesaren eskaerarekin batera zihoazen memoria eta plano aztertu ondoren, beharreko txostena egin eta lurrak “in situ” aztertzeko, proiektuak Meakako landa bidea desbideratzea, hainbat pasabide eta zubi eraikitzea ohiko landa bideetan komunikabidea eten ez zedin eta kanaletan barrena gabarrak eta ontziak nabigatzea planteatzen baitu. Batzordeak aldeko txostena egin zuen,<sup>43</sup> eta baimen hori ematea egokitzat hartu zuen, zubi eta igarobideen zabalerak, aldaketak eta gainerako obrak aski zirela iritzi baitzion lehen aipaturiko komunikabide horiek eten ez zitezen. Ihitza eta erriberetako urei irtenbidea emateko beharra azaldu zuen halaber. Trenbide-pasaguneetan zaintza zerbitzu bat jarri behar zela adierazi zuen, trena igarotzen zenean esku har zezan. Zerbitzu hori eskaera egilearen kontura izango zen, lurrak okupatzeagatik jabe eta partikularrei eman beharreko kalte-ordainak interesatuaren kontura izango ziren bezalaxe.

Era berean, proiektu horrek Errege Bidea zeharkatzeko proposatzen zuen trenbide-pasaguneari zegokionean, adierazi zuen, Herrialdeko Aldundira jo beharko zela hura jartzeko baimena eskatzeko (gaur egun Urantzu kalea eta Nafarroa hiribidea direnak zeharkatzen zituen tren horrek). Bestalde, teknika mailan adituak ziren pertsonen esku utzi zen zubien pisu eta erresistentzien azterketa. Trenbidearen amaiera, 3 km-ko ibilbidea egin ondoren, ibilbide horretan 850mm zabaleko bidetik Ibarla, Bordatxuri eta Aurbes parajeak zeharkatu eta gero, Bidasoa ibaiaren ondoan proiektatu zen, “Muelle Rosario” deituriko eremuan, Axinzoluaren inguruetan, (gaur egungo Dunboako kanalaren bokaletik hurbil). Leku horretan ontzietara aldatzen zen mea ertz frantsesera eramateko –mareek uzten zutenean-, eta han, Midi konpainia frantsesaren bagoietan kargatzen zen.

1901etik aurrera, “Minas de Irun-Lesaca y Ferrocarril del Bidasoa” konpainia meatzeen kargu egin zenean, ikusi zen zaharkitua zegoela eta ez zela bat ere errentagarria

<sup>42</sup> I.U.A., sig. E-8-II-9. 173. or.

<sup>43</sup> I.U.A., sig. D-5 -2-7

mea deskargatu eta gero ibaiaren beste aldera eramateko sistema hura, ordura arte mantendu egin bazen ere konpainia ingelesen eta frantsesen artean zeuden ezadostasunengatik. Horrenbestez, trenaren ibilbidearen amaiera aldatu zen Mendibilgo geltokiraino iritsi ahal izateko, era horretan Kostorbeko zamalekuetan deskargatuko baitzen mea. Ibilbide berri honekin, ez zegoen hirigunearen inguruetatik igartzeko beharrik, eta horretarako, beste diseinu bat trazatu zen. Haren arabera, Bordatxuriko trenbide-pasagunetik Artigara desbideratzen zen trena, eta han, Bidasoako Burdinbidearekin lotzeko geltokia eraiki zuten. Zati berri horretan eginiko obrak honako hauek izan ziren: lehenengo, zubi bat eraiki zuten erreka gainetik, puntu horretatik aurrera trenbidea ibaiaren eskuinaldetik igaro zedin, eta pixka bat aurrerago, Gaintzaspin, tunel txiki bat egin zuten, eta beste bat Tokigoxon, orduan eraiki berria zen (1899) San Martzial mendiko errepidearen azpitik. Hain ziren baxuak tunel horiek non zeharkatzerakoan makinaren tximinia kable baten bidez jaisten baitzuen makinistak. Eraberritze lan hori aurrera eraman ahal izateko, trenbidearen zabalera Bidasoako trenaren zabalera egokitu behar izan zen, metro batekoa hura, eta horregatik trenbidea aldatu behar izan zen Hirugurutzetatik hasita, bagoi eta makinaren ardatzak egokitzeaz gainera.

#### 5-4 “ENDARLAZA – IRUN” TRENA

Alde honetako mea garraiatzeko beharrak asetzeko sortu zen hirian “El Tren Txikito” izenaz ezagutzen zen tren hau, eta Bidasoako Burdinbidearen aitzindari izan zen. Gogoan edukiko duzuen bezala, konpainia ingelesek Endarlatsan egokitu zuten beren jarduera gunea, hantxe bukatzen zuen erauzitako mea guztiak, gero gabarretan bidaso ibaiaren bidez garraiatzeko. Gabarra horiek korronteak bultzaturik eta bi gabarrarik zuzendurik jaisten ziren Irun aldera, txopan jartzen zen bata eta brankan bestea, eta bi arraun luze erabiltzen zituzten uharriak ez jotzeko. Ibaiertz frantseseraino joaten ziren, nazioarteko zubitik gertu, eta han, bazterbide bat zegoen Midi konpainiaren bagoietan kargatu ahal izateko. Horiek Baiona eta Bordeleko portuetara eramaten zuten mea Rotterdam, Hamburgo eta Erresuma Batura eramateko ontziratu ahal izateko, 1882. urtean Baionan “Forjas del Adour” labe garaiak eraiki ziren arte, orduan handik eskatzen baitzuten ekoizpen guztia.

Horren ondorioz, konpainia ingelesek birplanteatu egin behar izan zuten beren garraio sistema; izan ere, baliabide haiekin, zerbitzu txarra eskaintzeaz gainera, kostuak areagotu egiten ziren eta horrek eragina zuen produktuaren azken prezioan. Kontuan izanik inportatzaileek zehazten zuten balioa bagoi frantsesaren gaineko prezio frankoa zela, alternatiba azkar eta errentagarria bilatu behar zen, eta horregatik, ibaiaren paraleloan burdinbidea eraikitzeke aukera aztertu zen, meak trenbide horretan barrena eramateko nazioarteko linea handiekin lotu arte.

Irungo Udalak 1872ko maiatzaren zortzian eginiko udal bilkuran,<sup>44</sup> idatzi bat irakurri zen, urte bereko martxoaren 22koa, John de Kranchy Konde jaunak aurkeztua, honako proiektu hau azalduz “*Endarlatsako zubitik Hiribildu honetako Iparraldeko Bideko Geltokira eraiki nahi den tranbia edo burdinbide adarra.*” Proiektuaren memoria eta planoekin batera, Alkate jaunari eginiko eskaera azaltzen da arestian aipaturiko obra hori onura publikoko gisa jo zezan, desjabetzea egin ahal izateko. Udalak, eskaerarekin bat, eta jakinik burdinbide baten proiektuak izugarritzko garrantzia zuela Hiribildurako, espedientea bideratzea erabaki zuen. Udal arkitektozik ez zegoenez, Donostiako Francisco Lafarga ingeniaria aukeratu zen, beharreko txostena egin zezan.

Hilabete bat geroago, 1872ko ekainaren 17an, txostena aurkeztu zuen ingeniari donostiarrak. Hartan, obraren garrantzia goraiatu eta Bilboko meatze aroko burdinbideekin alderatzeaz gainera, Hiribilduko administrazioari aholkatu zion, 1868ko azaroaren 14ko Legearen 8. artikuluan oinarrituta, obra baten onura publikoa aztertzen baitu artikuluko horrek, baiezko biribila emateko proiektuari. Herri Lanen Legearen artikuluko horrek agintzen du fakultatibo bati entzun behar zaiola bere diktamena eman dezan, eta horregatik, Lafarga jaunak adierazten du<sup>45</sup> planoak aztertu dituela eta lurra xehe miatu duela, lurren jabeen eta partikularrei ahalik eta kalte txikiena egin behar zaiela kontuan izanik, desjabetzeak bi aldeei ongi etortzeko moduan egiteko ahaleginak eginez.

Era berean, adierazten du, obra aztertu duela malda, bihurguneen trazatu eta bidearen zabalera dagokienean, yarda ingelesa = 0,914 m izanik zabalera hori. Kontuan hartu ditu

<sup>44</sup> I.U.A. sig. A-I- 95, 125 or. Atz.

<sup>45</sup> I.U.A. sig. A-8-II -1-4

biltzen diren gorabehera bereziak, hauxe da, trenbideak zeharkatzen dituen bide zorrak, bideak eta hustubideak, eta uste du horiei guztiei konponbidea ematen zaiela trenbide-pasagune, zubi edo gaineko igarobideen bidez, baina nolana ere, horietarako guztietarako gutxieneko zabalera eta altuerak zehazten ditu ingeniariak, kontuan izanik irailan izaten diren itsasgora handienak, jabari publikoan inolako eragozpenik egon ez zedin. Era berean, bat dator ustiapen tarifa berriarekin, beherantz aldatua hura J. De Kranchy Konde jaunak, hil honen 15ean bidalitako idatzian, tarifa hori aplikatuko baitzaie burdinbidea erabili nahi duten guztiei. Azkenik, adierazten du kontzesio hau iraungi egingo dela baimena lortu eta handik hiru urtera burdinbidea eraikia ez badago.

Francisco Lafarga jn. ingeniariaren txostena irakurri eta entzun ondoren, eta kontuan izanik haren arabera obra hori hiribildurako onuragarria izango zela, haren helburu zuzena Bidasoa Behereko herriei erabilera eta etekin komunak eskaintzea baitzen, eskulana areagotzeaz gainera. Ikusirik burdinbidearen helburua, lehenengo, hilean hogeita bost mila tona burdin mea garraiatzea dela, Kranchy jaunak berak ustiatzen dituen meatzeetatik ateratakoa hura, eta bigarren, partikularrek edo jendeak, oro har, garraiatu nahi dituen ikatza, aleak, harria, egurra, likidoak eta gainerako gaiak garraiatzeko aukera eskainiko dela. Kontuan izanik 68ko azaroaren 14ko Legeak zehazten dituen baldintza guztiak betetzen direla. Udalak onura publikoko gisa deklaritzen du Kranchy jaunak aurkeztutako obra,<sup>46</sup> eta Gobernadore Zibilak ere obra hori onartu zuen 72ko urriaren 19ko probidentziaren bidez. 1872ko azaroaren 19ko Errege Aginduaren bidez erakutsi zen Ebazpen hura.

Burdinbide berria eraikitzeko prozesua ez zen, ordea, polemikarik gabea izan, Irungo biztanle batzuek Udaletxearen aurrean protesta egin baitzuten proiektua gaitzets zedin eskatzeko. Gipuzkoako Foru Aldundira ere iritsi ziren erreklamazioak, eta honek Irungo Udalaren aldeko erabakia hartu zuen azkenean. Baina erreklamazioak gero eta handiagoak ziren eta Aldunditik Gobernu Zibilera pasa ziren, eta han, Estatuko instantzia gorenekin kudeatu ziren Irungo biztanleen kezak.

Hiribilduko Udalak Herrialdeko Gobernuaren idatzia jaso zuen, eta Sustapen Ministro Jaun Txit Gorenak bidalitako gutun baten berri ematen zen hartan<sup>47</sup>. Kranchy jaunaren burdinbidearen eraikuntzaren eta onura publikoko gisa jotzeko erabakiaren aurka Irungo hainbat biztanlek aurkeztutako errekurtoa aztertzen zen gutun horretan, bertan aztertzen da legeak jasotzen dituen xedapenen arabera bideratu dela espedientea, burdinbidearen helburu nagusia Bidasoa Beherean merkantziak garraiatzea dela, baina Baztango eremua ere ukituko duela.

Idatzi berak adierazten du Pasaiako portuak, obra handiak egiten ari baitira han, abantaila nabarmenak ekarriko dituela proiektaturiko burdinbideak derrigorrez portu horretan utzi edo aldatu beharko dituelako bere garraio gehienak, eta horrenbestez, kasu honetan are nabarmenagoa da obra horren onura publikoa, interes orokorretan izango baitu eragina. Kotsideratzen du, proposatu den trazatuaren aldaketak, kostuak areagotzeaz gainera, ez lukeela baztertuko hasiera batean derrigorrezko desjabetzea, ez Istillagoko kanalaren gaineko zubiak belaontziak igarotzeko sortuko duen eragozpenaren inguruko erreklamazioa, eta ezta okupatu beharreko jabetzetan eragingo diren kalte eta galerei dagokiena ere. Ez dira kontuan hartzekoak onura publikoaren konturako. Hori guztiagatik, adierazten du “... *B.M. Erregeak, Zuzendaritza Nagusi honek proposaturikoa onarturik, bere atal guztietan baieztatu du*

<sup>46</sup> I.U.A. sig. A-I-95, 136. or. Atz. – 137. or. atz.

<sup>47</sup> I.U.A. sig. A-8-II -1-4

*Gipuzkoako Herrialdeko Gobernuak emaniko probidentzia, errekurtsio egileek aurkeztutako gora jotzeko errekurtsioa gaitzetsirik.”*

Protestak argitu ondoren, Kranchy jaunak proposaturik “Endarlaza-Irun” trenbideko obrak egiteko azkenean okupatu diren lurren jabeen zerrendaren berri eman zion Herrialdeko Gobernuak Udalari<sup>48</sup>, 1872ko azaroaren 19ko Errege Agindua onura publikoko gisa joak obra horiek, 1853ko uztailaren 27ko Araudiaren 3. artikulua proposaturikoa betetzearren, interesatuei jakinaraz diezaien.

Tramiteak bete ondoren, hasi ziren obrak Kranchy jaunak eta Richard Fernelly eta Philip Vanderbyl bere bazkideek, *Minas Inglesas del Bidasoa* (lehen bi konpainia ingelesak hartzen zituen izen horrek), elkartaren ordezkari gisa, sustatutako baimen eskaerarekin<sup>49</sup>. Irun eta Lesaka banatzen dituen mugarrira mugitzeko eskatzen zuten Bogako zubia eta Endarlatsako zubitik Bogako zubi horretan barrena igaro ondoren izen bereko irin errotara doan bidea zabaldu behar zituztela eta.

Obra horien aurrean protesta ugari egin zituzten Endarlatsako biztanleek, ez baitzuten begi onez ikusten beren habitata aldatzea, berentzako, hasiera batean bederen, etekin baino arazo gehiago ekarriko zizkien obra batzuk egiteko. Etengabeak izan ziren erreklamazioak. Baina oraingoan ere gerrak (2. Gerra Karlista 1872-1876) etenaldi luze bat ekarri zuen, hainbat urtetan geldirik egon baitziren obra horiek. Aipatzekoa da, hain zuzen ere Gipuzkoa, Nafarroa eta Frantzia arteko bideak gurutzatzen diren leku hau gatazka odoltsuen eszenatoki izan zela, “Santa Kruz Apaiza” gerrillaria gogoratzea besterik ez horretarako.

1876ko abuztuaren 1ean hasi ziren berriro obrak egiten, eta horretarako, Udalari baimena eskatu zion “Bidasoa Iron Company Limited” elkarteak, Minas Inglesas del Bidasoa gisa ezaguturikoa osatzen zuten konpainietako bat baitzen hura. Baimen hori eskatu zuten<sup>50</sup> 1866ko abuztuaren 3ko Herri Lanen Legearen 27. artikulua aurreikusitakoaren arabera, Bidasoa ibaiaren ertzean ontziraleku edo mea gordailua eraikitzeke. Ibaiaren eskuinaldean zegoen ontziraleku hori, San Karlos deitua, elikatzen zuen meatzearen izena, hain zuzen ere, eta mea jaisten zuen aireko tranbiaren amaiera.

Sustapen Ministeriora igorri zen Udalaren oniritzia zuen baimen hori, eta hark, Bide, Kanal eta Portuen aholkularitza Batzordeak eginiko diktamenari jarraiki, baimendu egin zuen proiektua, eta halaxe adierazi zuen 1877ko urtarrilaren 9an emaniko Errege Aginduan. Hilabete bereko Gaceta de Madrid agerkarian eman zen argitara. Arestian aipaturiko Errege Agindu horrek jasotzen zituen bete beharreko aginduen artean, aipatzekoak dira, bitxiak izateagatik, 5. eta 8. atalak. Zera zioten:

5., *Inolaz ere ez da onartuko meatze burdinbideko ibilgailu eta zamariak errepedeko igarobidean gelditzea, zirkulazioari trabarik ez egiteko moduan egingo baita hori (aipatzekoa da konpainiak animaliek eramandako gurdientzako bide txiki bat zuela inguruetan).*

8., *Kontzesio horrek behin-behineko izaera izango du, eta iraungitzat emango da Konpainiak Bidasoatik Irungo Iparraldeko geltokira doan meatze burdinbidea amaitzen duenean.*

---

<sup>48</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-4

<sup>49</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-4

<sup>50</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-3

Eta halaxe izan zen, Konpainiak burdinbidea eraikitzeko lana bukatu zuenean, ibaiaren ezker aldeko ertzeran eraman zuen ontziraleku-gordailua, Etxetxuri etxearen ondoan, hain zuzen ere, eta leku horretara jaisten ziren inguruko meatzeetako mea kargak, batik batik Eskolamendikoak (Lesaca).

Ibaiaren eskuinaldeko ertzean zegoen behin-behineko ontziralekuak, errepidean ez zegoen beste zubi bat erabiltzen zuen, ibaian uraz goiti zegoena. Gaur egun, oinarri zituen harrizko bi ostikoak besterik ez dira ageri ibaiaren bi ertzetan, baina udal artxiboko hainbat mapa haren testigantza leial.<sup>51</sup> Datu hori kontuan hartu beharrekoa da, ez baitzen uste Bidasoan ibaiaren gainetik aldi berean bi zubi egon zirenik.

Baina trenbide hori egiteko obren inguruan protesta eta auzi ugari izan ziren hasiera-hasieratik, auzokoek eta partikularrek sustatuak, gerra garaian geldirik egon behar izateaz gain. Horien guztien ondorioz, erabat hondatu zen kapitala, jada oso murriztua hura beste hainbat inbertsiorengatik, Eskolamendiko aireko tranbia instalatu eta muntatzeko egin behar izan zirenak, esate baterako, ordain gisa ez baitzen meatzeetan seriean lanean hasi, horiek ere gerraren eragina jasan behar izan zutelako.<sup>52</sup>

Halatan, hara non burdinbidea egiteko baimena eman eta handik hamar urtera oraindik amaitu gabe zegoen hura, eta gainera, 1882ko otsailaren 10eko datarekin idatzi bat jaso zuen Hiribilduko Udalak, Donostian bizi zen Fernando Martinez y Martinez jaunak sinatua. Hartan, erreklamazio bat egiten da, zabal egin ere, bere garaian Kranchy jaunak, “Endarlazari-Irun” burdinbidearen obra onura publikoko gisa jotzeko, Irungo Udalarari aurkeztutako eskaeran oinarrituta. Baimen hori eman zion udalak eta geroago berretsi zuen 1872ko azaroaren 19ko Errege Aginduak. Hura aurrera eramateko tramiteak Lafarga jn. ingeniariak idatzitako txosten teknikoan oinarritu ziren; txosten horrek zera zioen bere 7. atalean: *“Kontzesio hau iraungi egingo da, eraikitzeko baimena eman eta handik hiru urtera burdinbidea eraikia ez badago. Kasu horretan, obra hori emateko ahalmena izango du Udalak norbaitek eskatzen badu”*<sup>53</sup> Arestian aipaturiko artikulua horretan islaturikoaren babesean, Kranchy jaunari emaniko kontzesioa iraungitzat hartzeko, eta haren lekuan eta ordean, eta aurretik zehaztutako oinarri eta baldintzen arabera, kontzesio hori adierazleari emateko eskatu zion Martinez jaunak Udalarari.

Idatzi hori irakurri eta eztabaidatu zen udalbatzak hurrengo egunean egin zuen bilkuran, eta gaiak garrantzi eta eragin handiak zituen mahai gainean uztea erabaki zen, ongi aztertzeko beharreko aurrekari guztiak eskatuz. Baina azterketa hori egin ondoren, eta benetan kontu zaila zenez, idatzia eta zegokion historiala Pedro Nolasco Sagredo jn. eta Eduardo Echeverría jn. abokatu donostiarren eskuetara pasatzeko erabakia hartu zen, bi abokatu horiek azter zezaten.<sup>54</sup>

1882ko martxoaren 2an jaso zen Udaletxean arestian aipaturiko abokatu horiek prestatu zuten diktamena<sup>55</sup>, eta hilabete horren lauan egindako bilkuran irakurri zen. Bertan ekintzak aztertzen zituzten eta zera adierazten zuten, Udalak obra bat onura publikoko gisa hartzea aski bada ere obra horren kontzesioa egiteko, 1868ko azaroaren 14ko Dekretu Legearen xedapenen arabera, aipaturiko 68ko D.L. horren 2. artikulua adierazten du obra publiko bat

<sup>51</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-6

<sup>52</sup> Memoria “Minas de Irún y Lesaca”, 1901, 7. or.

<sup>53</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-5

<sup>54</sup> I.U.A. sig. A-I-100, 109-109 o. atz.

<sup>55</sup> I.U.A. sig. A-8-II- 1-5

jabari publikoaren barnean egin behar bada, osorik edo zati batean, Gobernuaren baimena lortu behar dela aurrez, eta 5. atalaren arabera, kasu honetan, Sustapen Ministerioari legokioke egiteko hori, harexek egin behar bailuke kontzesioa.

Diktamenak adierazten zuen jabari publikoko lurra hartzen zela hainbat lekutan eta batik bat Istillagoko Kanalaren gainetik egin beharreko zubian (Gaur egun Santiago kaleko Baineraren gaineko zubia), eta horrexegatik, Sustapen Ministerioaren baimena behar dela. Aipatzekoa da, 1872ko azaroaren 19ko Errege Aginduaren kontuan hartzekoetako batean espres aipatzen dela arestian aipaturiko zubi hori.

Amaitzeko, adierazten zuen, 1877ko apirilaren 13ko Herri Lanen Legearen 68. artikulua arabera, kontzesio emailea zein zen kontuan harturik, haren baitan dagoela iraungitzat hartzea, baina nolana ere, ezin da inolaz ere horrelakorik egin aurrez espediente irekitzen ez bada, eta hartan kontzesiodunari entzun behar zaio. Iraungitzat hartzen ez den bitartean, legez mantendu egiten da kontzesioa, eta ezin zaio hirugarren bati inolako proposamenik onartu. Diktamen horretan oinarrituta, Gobernadore Zibil Txit Gorenarengana eta burdinbide horren kontzesioa zuen meatze konpainiaren ordezkariarengana jo zuen Udalak, Sustapen Ministeriotik diktamenak aipagai duen agindu hori lortu zuen ala ez jakiteko.

1882ko martxoaren 25ean, konpainia ingelesaren ordezkari Felix Velasco jaunaren idatzi bat irakurri zen udalbatzaren bilkuran. Idatzi horretan adierazten zuen ez zeukala idatziz jasota Sustapen Ministerioak ebazpena eman zuen ala ez zuen eman Kranchy jaunak eginiko Istillagoko zubiaren eraikuntzan jabari publikoa okupatzeko baimena lortzeko eskariaren aurrean. Era berean, adierazten zuen, hamar urte igaro zirela eta enpresaren helbide soziala Londresen zegoela. Arestian aipaturiko konpainia horretan ahal zuen guztia ikertzeko erantzun zion Udalak. Era berean, Herrialdeko Gobernuak ofizio bat bidali zuen, eta 1882ko maiatzaren 6ko bilkuran irakurri zen hura. Hartan adierazten zen, aipagai den espediente horretan ez zegoela jasota zubia eraikitzeko Ministerioaren baimena lortu zen ala ez zen.

Felix Velasco jauna, Donostiako barrutiko lehen auzialdiko epaitegiko prokuradoreak, meatze konpainia ingelesaren ahaldu eta ordezkari gisa, Joaquín Elosegui jaunaren notarian inskribatuta ageri denaren arabera, Udalera jo zuen ofizioz 1882ko maiatzaren 13an<sup>56</sup> udal horri zera adierazteko, Martinez jaunak egindako kontzesioa iraungitzat hartu eta gero titularitatea bere esku uzteko eskaerari dagokionean, Udalari jakinarazi behar ziola aipaturiko Martinez jaun hori konpainia ingeleseko langile eta ordainsaritutako agentea izan zela, eta gaur haren aurka ari dela auzian. Jaun horrek ongi aski daki ordezkatu zituen enpresen burdinbidea barruti honetako Jabetza Erregistroan inskribatua dagoela baldintza eta murrizketarik gabe, eta inskribaturiko trenbidearen eskubideak eskubide errealak eta jabetze eskubideak dira, jasota dagoen bezala. Espediente administratibo batean ezin da erabaki Erregistroan inskribaturiko eskubideen indargabetzea. Soilik auzibidetik, beharreko auzi eskea aurkeztuta, hartu beharko luke erabakia eskumena duen auzitegiak. Konpainia ingelesak bere kontzesio eskubideei eusteko hartutako defentsa jokaerak baztertuarazi zion Martinez jaunari burdinbidez jabetzeko grina.

Era berean, esan behar da, 1880. urtean iritsi zela Iruna Eduardo Clement Hamelin jauna “Bidasoa Railway and Mines Limited” konpainiaren zuzendari berri gisa. Gizon

---

<sup>56</sup> I.U.A., sig. A-8-II -1-5

dinamiko eta ekintzailea zen, eta haren administraziopean ekin zitzairen berriro trenbidea eraikitzeko lanei. Harek zuzendu zituen obrak amaitu ziren arte, eta hark egin zituen halaber, Colon Ibilbideko eta Behobiako geralekuak, “Tres Coronas” etxea edo geroago Ingelesaren Gaztelua deitu zena, eta Irun-Mendibilgo geltoki zentrala eraberritzeko lana amaitu zuen Kostorben.

Hamelin jaunak, 1883ko maiatzaren 11n Udalari zuzendu zion ofizioan, frantsesez idatzia hura,<sup>57</sup> “Bidasoa Railway and Mines Limited” elkartearen zuzendari gisa aurkeztu zuen bere burua udalaren aurrean, urte bereko otsailaren 24 ezkerotik legez osatua baitzen konpainia “Spanish Hematites Irón Company Limited” eta “Bidasoa Irón Company Limited” konpainien bat egitea zen hura, beren eskubideen zesioaren bidez, enpresa horiek emaniko eskubideak ziren, geroago 1889ko urtarrilaren 4ko Gaceta de Madrid agerkarian argitara eman zen bezala. Adierazten zuen, elkarte horrek “Endarlaza-Irun” burdinbidea eraikitzeko lanak amaitzea zuela helburu, 4 Km geratzen baitziren egiteko. Atzerapena justifikatzeko, Gerra Karlistak ekarritako eragozpenak eta “Compañía del Norte” konpainiak bere burdinbideak gure burdinbidearekin gurutzatzeko baimenari emaniko ezezkoa aipatzen zituen, bat egite horrekin bi konpainien arteko garraioa erraztuz.

Era berean, adierazten zuen, arazoak gainditu ondoren obra hori amaitzeko aukera bazutela, 1890eko abuztuaren 7an lortu baitzuten alde aurreko baimena “... *“Irun - Endarlaza” burdinbidea irekitzeko, bakarrean eta ulerturik irekitze horrek ez duela “Burgos - Irun” linearekin zerbitzu konbinatua onartzen bi konpainia horiek ustiapenerako Araudi berezia adosten ez duten bitartean...*”<sup>58</sup>. Baina Hamelin jaunak eginiko kudeaketak benetan eraginkorrak izan ziren, aste bat geroago jaso baitzen baimena ematen zuen betiko Errege Agindua “...*Burgostik Iruna doan linearen eta Irundik Endarlatsara doanaren zerbitzu konbinatuaren ustiapena...*” Era berean, adierazten zuen, bazutela bideak Konpainia frantsesarekin lotzeko beharreko baimena. Gainera, 1890eko abuztuaren 20an, Errege Agindu baten bidez, jaso zen Irungo geltokirako nasa proiektuaren onarpena.<sup>59</sup> Hamelin jaunak obrak berritzeko asmoaren berri eman zion Herri Lanetako Ministerioari, eta ministerioak erantzun zion ez zuela inolako eragozpenik ikusten kontzesio hori berriz eratzeko.

Era berean, Alkate jaunari adierazten zion herrialdeko gobernadoreak bazuela dossier oso bat Madrildik bidalitako erantzunarekin batera, eta erantzuna laster ematea espero zuela.<sup>60</sup> Azkenik, eskatzen zion, Hiribilduaren eta langileen interesak babesteko, Gobernadore jaunaren aurrean legezko eskaera horren alde egiteko, obra horiek ahalik eta azkarren has daitezzen. Hilabete beraren 14ko data zuen ofizioaren bidez egin zion gomendio hori udalari.

Konpainia ingelesaren zuzendariak jarraitu zuen Udalari idatziak bidaltzen, eta horien bidez bideak berritu eta zubiak eraikitzeko lanei eta beste hainbat proiekturi buruzko informazioa ematen zion onar zitzan, dokumentazioa eta planoak ere aurkeztuz. Kostorben trazatua aldatzeko eskatu zuen, hilerriaren aurrean<sup>61</sup> zegoen bidearen malda handia zuzentzeko, Aristegui jauna Hiribilduko arkitektoak zuzendua obra hura, eremu hura guztia

---

<sup>57</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-5

<sup>58</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-3

<sup>59</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 2-2

<sup>60</sup> I.U.A., sig. A-I-101, 143. or. atz.

<sup>61</sup> Hilerria Junkal elizaren aurrean zegoen 1885. urtera arte, eta urte horretan Kostorbera eramatea erabaki zuten. Hantxe egon zen 1901. urtera arte, eta orduan betirako egokitu zuten gaur egungo Blaiako lurretan.

atundu egin behar baitzen bertan geltoki zentrala, tailerrak eta kotxerak egokitu ahal izateko. 1883ko abuztuaren 11n eman zen horretarako baimena.<sup>62</sup> Era berean, zubi bat eraiki zuten “Cuatro Caminos” deituriko eremuan beheko igarobidea errazteko.<sup>63</sup> Zubi haren landu gabeko harriak kontserbatu dira gaur egun, granitozkoak haiek, Irungo iparraldeko saihebidearen azpian Iparralde Hiribideari sarrera ematen diona baita. Horixe da trenbidearen igarobidetik geratzen zaigun aztarna urrietako bat.

1883ko abuztuaren 14an, Kostorbetik Artigaraino zihoan bidea aurkeztu zen onar zedin (haren ezponda zabalduaren gainean egokitzen da gaur egun arestian aipaturiko Irungo iparraldeko saihevide hori), Istillago eta Osinbiribileko kanalen gainetik egin beharreko zubien planoak ere aurkeztu ziren, gehenez ere 2,45m eta 3,25m-ko altuera izango zuten zubi horiek, itsasgora altuenak kontuan izanik. Udalak abuztuaren 18an eginiko bilkuran hartu zuen baimena emateko erabakia.<sup>64</sup>

Urte bereko irailaren 14an<sup>65</sup> hiru plano aurkeztu ziren onar zitezen; lehenengoa Artigako kanalaren gainetik eraikiko zenari zegokiona, 3,20 m-ko altuerarekin, haren baimena udalaren baitan zegoen soilik, bigarrena, Irundik Behobiarako bidearen gaineko zubi bat zen eta horretan esku hartu zuen Aldundiak, eta hirugarrena, berriz, beste zubi bat, oraingoa Behobiatik Iruñera doan bidearen gainetik, eta honetan Nafarroako Aldundiak esku hartu behar zuen, instituzio gipuzkoarrez gainera.

Idatzi berean adierazten zuen urak desbideratzeko beharreko kanalizazioak egingo zirela hoditeria handien bidez, hala euri urak nola itsasgora handietakoak ezkerretik eskuinera bidera zitezen trenbidearen azpitik. Hori guztiagatik, ezinbesteko baimenak lortu ahal izateko, aldundien aurrean beharreko tramiteak bultzatzeko eskatzen zaio Udalari. Udalak Artigako zubia eraikitzeke erabakia hartu zuen 1883ko urriaren 1eko bilkuran. 1884ko apirilaren 14an, Istillagoko kanaleko obren kitapena ziurtatu zuen Juan Jose Aguinaga jn. arkitektoak.<sup>66</sup>

1884. urtean oraindik egin gabe zeuden Behobiako zubietako obrak, halaxe erakusten baitu Gustavo Parmentier jauna, Clement Hamelin jaunaren ahalduak, bidalitako idatziak. Gutun hori frantsesez idatzia zegoen, aurreko guztiak bezala, eta bertan adierazten da ez direla bidezkoak zubien neurriekin bat ez datozen auzoko batzuen kexak, konpainiaren arabera gainditu egiten baitituzte legeak bide partikularretarako zehazten dituen neurriak. Urte bereko abuztuaren 30ean erantzun zion Udalak, eta ohartarazi zion erreklamazioak behar bezala isilarazten ez ziren bitartean ez zuela eskaera onartuko.<sup>67</sup> Gainera, horiek ez ziren azken aldian Udalean jaso ziren protesta bakarrak, Enderlatsako biztanleak kexu baitziren bertako iturri publikoa galdu izanagatik, “Morrúa” deitua hura, eta iturri hura berriz jartzeko eta Bogako zubitik errotara zihoan gurdi bidean eragindako hondamen eta itxiturak lehengoratzeko eskatzen zuten, eta horretarako, Iruñeko kolegioko Pedro de Indart notarioak esku hartzeko eskatu zuten, honek ekintzen akta egin zuen.

Nafarroako probintziatik ere etorri ziren erreklamazioak, kasu honetan bidezainen kapatazak bultzatuak, hondamen batzuk zirela eta, inolako baimenik gabe hainbat metro

---

<sup>62</sup> A.M.I., sig. A-I.102, p.22vº

<sup>63</sup> A.M.I., sig. A-I-102, p. 5vº

<sup>64</sup> A.M.I., sig. A-I-102, p.25vº

<sup>65</sup> A.M.I., sig. A-8.II 1-5

<sup>66</sup> A.M.I., sig. A-I-102, p. 173

<sup>67</sup> A.M.I., sig. A-8-II 1-6

karel eraistea, esate baterako eta baita beste obra txiki batzuk ere, eta Aldundiak hogeiz pezetako isuna ere eskatzen zuen horregatik. Batzorde bat ere osatu zen ibilbide osoa miatzeaz arduratzeko, ukiturikoen erreklamazioak entzunez eta haien guztien zerrenda eginez.<sup>68</sup> Endarlatsako zubitik Bogakora eta azken honetatik irin errotara zihoan bideko obrak egiteko, bide hori gaur egun oraindik kontserbatzen da gainera Endarako errekaen eskuineko ertzean, eskatu zuten errotaren jabeek, “Ocaranza, Madariaga y Tellechea” elkarteak (meatze kontzesioduna), eta Pedro Nolasco Sagrado jn. abokatu donostiarraren aholkularitza izan zuten horretarako.<sup>69</sup>

Obra horiek ziren bidea desbideratu eta aldatzea, Endarako erreka gainetik zubi bat eraikitzea errotaren eta Bogako zubiaren artean eta azken hori zabaltzea. Horretarako, konpainia ingelesak bazuen Nafarroako Aldundiaren oniritzia, eta 1885eko irailaren 28an, planoak bidali zituen Irun eta Lesakako Udaletara, berehala lanak egiten hasteko asmoa zutela azalduz. Obra horiek egiteko premiaren eta udalarekiko elkar ulertze egokia mantentzeko beharraren aurrean, handik ateratzen baitziren beharreko baimenak, iturria berriro jarri zen eta hondamen guztiak konpondu ziren. Hori zela eta, Irungo Udalak ofizio bat jaso zuen 1886ko martxoaren 20an, eta bertan, konpainia ingelesak adierazten zuen eskaera guztiei erantzun zuela, eta era berean Parmentier gerente jaunak bere desenkusa azaltzen zuen esanez atzerritarra zenez, uste zuela ez zuela legeriaren xehetasunak jakin beharrik, eta ezarritako zigorra barkatzeko eskatu zion Alkate jaunari. Eskaera hori onartu egin zen burdinbideak benetan garrantzi handia zuelako Irungo etorkizunerako.

Bien bitartean, obra kontzesiorako beste baimen bat kudeatu behar zen Sustapen Ministerioaren aurrean, izan ere, gogoratuko duzue, lehen ikusi dugula 1872ko azaroaren 19ko Errege Aginduaren bidez emanikoak, Udalak eginiko onura publikoaren deklarazioan soilik oinarriturik, ez zuela Sustapen Ministerioaren baimen espresik, eta baimen hori ezinbestekoa zen jabari publikoko lurak okupatzen zirelako. Hori guztiagatik, Felix Velasco jaunak, prokuradore gisa eta “Spanish Hematite Iron Company Limited” eta “Bidasoa Iron Company Limited” konpainien izenean, kontzesioa eskatu zuen, ia gehiena eraikia egon arren. Horretarako, berriro ere helburu nagusi gisa mea eta beste produktu batzuen garraioa alegatu zen, eta azpimarratu zen, garraioaren gastuak %50 murriztuko zirela ordura arte erabiltzen ziren baliabideekin alderatuta, eta familia askoren lan mantentzat hartu zuten komunikabide azkar eta merke hura.

Honi dagokionean, Clemente Hamelin jaunak Irungo Udalera jo zuen, 1886ko apirilaren 10eko data zuen idatzi baten bidez,<sup>70</sup> eta adierazi zion, “Endarlaza-Irun” burdinbidearen inguruko planoak eta gainerako dokumentuak Sustapen Ministerioari aurkeztu zitzaizkiola, eta onartu egin zituela, eta kontzesioaren eta linea irekitzeko baimena laster jasotzea espero zuela. Era berean, adierazi zion, Herrialdeko Gobernadore jaunak bazuela Gobernuaren xedapenen berri egindako lanei eta egiten ari ziren lanei zegokienean.

Udalbatzak 1886ko urriaren 9an egin zuen osoko bilkuran, hilaren 7ko ofizio bat irakurri zen, Gobernadore Zibilak bidalia. Hartan adierazten zen hamabost eguneko epea zehaztu zela “Endarlaza-Irun” meatze burdinbidearen proiektuarekiko udalbatzaren audientziarako, ez ordea jende aurrean jartzeko, era guztietako erreklamazioak aurkezteko aukera emanez. Udalak proiektua itzuli zuen puntu guztiekin bat zetorrela esanez, baina bi

---

<sup>68</sup> I.U.A., sig. A-8-II 1-6

<sup>69</sup> I.U.A., sig. A-8-II 1-6

<sup>70</sup> I.U.A., sig. A-8-II 1-6

hilabete geroago egin zuen hori, eta Gobernadore jaunak zorrotz eskatu ondoren gainera. Honek kargu hartu zion udalbatzari atzerapen ulertezin harengatik.

1888ko abenduaren 24an emaniko Errege Aginduaren bidez lortu zen burdinbide linearen eraikuntza eta ustiapenaren kontzesioa 99 urterako, burdinbide merkea, zerbitzu partikularrekoa eta erabilera publikokoa mea eta merkantziak garraiatzeko, eta jabari publikoko lurrak okupatzeko baimena eman zen halaber.<sup>71</sup>

Ikusirik, era berean, 1887ko martxoaren 23ko Errege Agindua, haren bidez onartu baitzen burdinbidearen lehenengo proiektua hainbat agindurekin, eta urte bereko irailaren 28ko Errege Agindua, arestian aipaturiko burdinbide horren kontzesioaren eskalea “Bidasoa Railway and Mines Limited” konpainia, eta haren izenean Eduardo Clemente Hamelin jauna elkarteko zuzendaria izan zela adierazten duena, lehen aipaturiko beste bi konpainia ingeles horiek haren alde egin zuten zesioaren bidez. Era berean, “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” elkarteari baimena eman zitzaion, urte bereko abuztuaren 9ko Errege Aginduaren 2. artikulua xedaturikoaren arabera, burdinbide berri hori Burgos Irun lineakoarekin lotzeko, azken hau “Ferrocarril del Midi” bide frantsesarekin elkartzen den lekuaren parean, beharreko bideak, orratzak eta bidegurutzeak eraiki eta ustiatzeko.

1877ko azaroaren 23ko burdinbideen legearen arabera eman zen kontzesioa. Baldintza plegutik nabarmenduko dugu kontzesio hori laurogeita hemeretzi urtez eman zela eta gero Estatuaren eskuetara igaroko zela. Burdinbide hori erabiltzeagatik kontzesiodunak ezin izango zituen onarturiko tarifyan zehazten zirenak baino prezio handiagoak eskatu, burdinbide horrek bere ustiapenerako beharke zuen gutxieneko material mugikorra hiru lokomotora eta berrogei bagoi ireki garraiorako egokiak izango ziren, eta baita karga eta deskargarako elementuak ere. Geltokiak eta mea kargatzeko lekuak egokituko ziren bai hasieran bai amaieran, eta horrenbestez Endarlatsako geltokia eraiki zen Bogako zubiaren inguruan.<sup>72</sup>

Itxura guztien arabera bukaerara iristen ari zirenean, jakinarazpen bat jaso zen abenduaren 31n, eta 1890ko urtarrilaren 4ko bilkuran irakurri zen hura<sup>73</sup>. Bertan, Sustapen Ministerioak adierazten zuen linea ireki ahal izateko, hilerriko zubia berreraiki behar zela ezinbestean, haren zabalera hirutik bost metrora handituz. Konpainiak Udalari jakinarazi zion jada jarri zituela bere langileak lanean arestian aipaturiko zubi hori berregiteko, Ingeniari jaunak eskatu bezala, langileei beharreko jarraibideak emanaz, obra horiek irauten duten bitartean bidea beti irekia egon dadin pertsonak eta gurdiak ibiltzeko.

Enpresaren zuzendaritza karguan hasi eta handik hamar urtera, eta obra, gatazka eta arazo urte ugari igaro ondoren, azkenean, 1889. urte amaieran, Clemente Hamelin jaunak ikusi ahal izan zituen obrak amaituak, xehetasun batzuk izan ezik, eta 1890eko lehen hilabeteetan hasi ziren mea garraiatzen. Konpainiak kalkulatu zuen egunean hirurehun bat tonarekin hasiko zuela mearen trafikoa, kontuan izanik galeria guztiak ez daudela irekiak eta errendimendu osoan.

<sup>71</sup> Gaceta de Madrid, 1889ko urtarrilak 4, 30. or.

<sup>72</sup> Gaceta de Madrid, 1889ko urtarrilak 4, 30. or.

<sup>73</sup> I.U.A., sig. A-I-108, 114. or. Atz.

## 6.- ERAGIN SOZIO-EKONOMIKOAK

Burdinbide berriaren eta Bidasoa Behereko meatze esparruaren eraginak, 1700 hektareatik gora izatera iritsi baitzen, gure mugak gainditzen zituen inolaz ere, halaxe erakusten baitu enpresari eta teknikariek erakutsitako interesak. “Forjas del Adour” enpresako zuzendariaren bisitaldi garrantzitsua izan zen 1889ko apirilaren 15ean. Hiru ingeniari frantsesekin etorri zen, eta instalazio guztiak ikusi ondoren guztiz harriturik geratu ziren instalazio horiek zuten maila eta garrantziagatik. Sei hilabeteko tartean, ingeniari belgikar, ingeles eta frantsesek osaturiko taldeek bisitatu zituzten meatze ustiapenak eta burdinbidearen instalazioak. Guztiek nabarmendu zuten instalazio horien garrantzia.<sup>74</sup>

Burdinbideak, meatzeek, tailerrek eta abarrek osaturiko industria gune honek garrantzi berezia izan zuen Irungo ekonomiarako, 1889. urtean “Bidasoa Railway and Mines Limited” konpainiaren baitan zeuden langileen zerrendan jasotako datuei erreparatzen badiegu. 54 ziren tailerrean lan egiten zuten langileak, eta horiei hogeita bi meatze galerietan, 1.746 metrora iristen zen haien luzera guztira, prestatze lanetaz arduratzen ziren 75 langileak, eta plano makurtu eta Endarlatsako treneko obretan ari ziren 316 langileak erantsi behar zitzaizkien, horrenbestez 445 langile ziren guztira, kopuru handia benetan. Guztira, batez beste 1.112 pezetako hartzekoak izaten ziren egunean herrian kontsumitzen zirenak, eta beraz, Hiribilduaren dinamismoan laguntzen zuen ekonomia mailan, herrialdeko nagusienetakotzat har zitekeen enpresa bati esker.

C. Hamelin jaunak zuzenduriko obrek iraun zuten urteetan, 4.000.000 libera izan ziren konpainiak eginiko inbertsioak, bere garaian konpainiak berak argitara emaniko datuen arabera. Diru horretan argitaratzen zituen enpresak bere balantzeak.<sup>75</sup> Kopuru horri, langileei ordaindutako sariak erantsi behar litzaizkioke, kontuan izanik enpresak beti lauhun langileko plantila zuela batez beste urte horietan, eguneko hartzekoa batez beste 2,50 libera izanik, kopuru horretan bulegoetako langileak sartu gabe, hauxe da, 30.000 libera hilean, edo 360.000 libera urtean.

Horrek guztiak eragiten zuen kapital eta eskulan mugimenduak, mende amaiera hartan kokaturik, bultzada handia emango zion bertako ekonomiari, zalantzarik ez dago horretan. Bestalde, ez zuen industria garapenik, Aduana egokitzeak “Zerga Eremuaren” ezarpena berekin ekarri zuenean, Aduanen Ordenantzek osatua “*aduanen lege edo prozedura arauak*” eraturik. Honek, bere 180. artikulua bigarren paragrafoan, erresalbuzko neurri gisa eta kontrabandoa jazartzeko asmoz, mugatik hamar kilometroko distantzian “*inolako fabrika berriren*” ezarpena debekatzen zuen, eta Bidasoa ibaiaren arro osoan zuen eragina neurri horrek.

---

<sup>74</sup> El Bidasoa (astekaria). 1889-4-21

<sup>75</sup> El Bidasoa (astekaria). 1889-3-17

Araudi horrek, ordea, ez zituen inoiz lortu kontrabandoa saihesteko asmoak, baina Gipuzkoan eta Bizkaian goraldian zegoen industri garapena geldiarazteko balio izan zuen, eta Bidasoa Beherea bigarren mailan utzi zuen enpresa berrien ezarpenari zegokionean, Erreterria bezalako hirien onerako. Halaz ere, Irunek jakin zuen hazi eta garatzen, zeuzkan aukeretara egokitu eta etekina atereaz. Irun nekazal eta landa eremua izan zen XIX. mendearen erdialdera arte. Urrutikoetxea irakasleari jarraiki, Irunerako erabil genezake hark Herrialderako adierazten duena “*Gipuzkoa garai honetan, landa eremua da nabarmenki, Erregimen Zaharrean ohikoa den eraketaren barnean egokitua, baina aldaketa behar handiari aurre egiten hasi behar du*”<sup>76</sup>

Era berean, garbi ikusten da, mendearen bigarren erdialdean Irun suspertu egin zela, lehen ere aipatu dugu garai honetan eta hogeit bat urtetan Hiribildua modu berezian markatuko zuten bi fenomeno garrantzitsu gertatu zirela Irunen, Aduanaren lekualdatzea 1841. urtean eta burdinbidea iristea 1863. urtean. Horiei esker, lan mailan itxaropen berriak sortu ziren eta lan aukera gehiago zeuden zerbitzuen sektorearen garapenera bideratuak, merkataritza eta garraioa nagusi zirela.

XIX. mendearen bigarren erdialde honetan, herrialdeko batez bestekoak baino hazkunde handiagoa izan zuen Irungo biztanleriak, eta Gipuzkoan buru jarri zen hiriburuaren atzetik. Denboraldi horretako biztanleen erroldari erreparatzen badiogu, honako biztanleria mugimendu hau ikusiko dugu:

1800. urtean 1.180 biztanle besterik ez zuen Irunek.

1860. urtean, Aduana ezarri ondoren, 5.487 ziren jadanik.

Mendearen amaieran, 1900. urtean, burdinbidearen goraldiaren garaian 9.912ra iritsi zen.

Garapen horrek etengabe gora egin zuen mende berrian zehar.

---

<sup>76</sup> José Urrutikoetxea, En una masa y compañía. 452. or.

## 7.- MEATZARITZAREKIN LOTURIKO ERAIKUNTZAK

### 7 - 1 PALAZIOA - INGELESAREN GAZTELUA

1887ko ekainaren lehenean aurkeztu ziren Udaletxean “Tres Coronas” eremuan eraiki behar zuten eraikinaren planoak, eta horretarako beharreko eraikuntza baimena ere eskatu zuten.<sup>77</sup> Eraikuntza molde soileko eraikin honek bi solairu eta neurri handiak zituen, eta Aiako Harria mendiaren oinetan zegoen, ehun urteko pago motzek osaturiko basoaren erdian, inguruko meatze ustiapenen beharrak estaltzeko, batik bat San Fernandoko zaina, hogeitabat galeria zituena, eta aldameneko beste batzuk.

Zuzendaritza aretoak, bulegoak, kantina eta meatzariantzako ostatua zeuden eraikin honetan. Hartzeko eskailera dotore batetik zuen sarrera; gaur egun, aurri egoeran badago ere, oraindik ikus daitezke hura eta eraikinaren fatxadaren zati bat. Handikeriaz laster deitu zitzaion “Palazioa” eta endekapenez “Ingelesaren Gaztelua” bezala ezagutzen dugu gaur egun. Haren inguruetan bazen beste eraikin bat askoz ere xumeagoa, eta sutegia, tailerra eta tiro animalien ukuilua zeuden hartan. Leku horretatik ateratzen zen trentxoa, Txaradiko plano makurtuetaraino iristen zena, plano makurtu horietan barrena jaisten baitzen mea “Endarlazairun” trenaren bagoietan deskargatu arte.

---

<sup>77</sup> I.U.A., sig. A-8-II 1-7

## 7-2 IRUN- MENDIBIL GELTOKIA

Kostorbeko eremuan, Mendibilgo gainaren oinetan hainbat urte obrak egiten eman ondoren, azkenean hasi ziren emaitzak ikusten. Hala bada, 1887ko lehen hilabeteetan jada amaiturik zeuden Kostorbeko multzoko ia eraikin guztiak. Lurra berdindu zuten berrehun metrotik gorako luzeran eta ehun metroko zabaleran, eta horrenbestez 20.000 m<sup>2</sup>-ko azalera libre geratzen zen. Ondoren, laster egin ziren lau eraikin bikain, gordailua, tailerra, kantina eta eraikin nagusia, geltokia eta bulegoak hartzen zituena.

Uneren batean aipatu dut bada enpresari ingelesaren estiloa, jada esan dut haiek ez zirela baliabideei eta gastuei erreparatzen beren proiektuak errealitate bihurtzeko garaian, eta hori garbi asko islatzen da hemen, 14 kilometro eta 638 metroko ibilbidea zuen bide estuko meatze tren xume batentzako halako eraikuntza multzoa sortu zutela ikusita, ibilbide luzekoak deituriko burdinbide askoren inbidia izan baitzitezkeen horiek.

Eraikuntza nagusiak 1018m<sup>2</sup>-ko azalera hartzen zuen eta 50 m luze eta 20 m zabal zituen. Bi solairu eta ganbara zituen. Bulegoak beheko solairuan zeuden, lehenengo solairua logelentzako utzita, hogeita bi leiho zituen solairu bakoitzean fatxada nagusian, mendebaldeko ertzean dorre lauangeluar liraina zuen, punta zorrotza, eta haren inguruan balkoi bat. Goiko muturrean erloju eder bana zuen dorrearen alde bakoitzean. Dorrearen lau aldeetan egokituriko balkoiek ikuspegi bereziak eskaintzen zituzten, Txingudiko badia, Bidasoako estuarioa edo Inguratzen zuten mendiak ikus baitzitezkeen horietatik.

Geltoki Terminal horrez gainera, hemendik urte batzuetara bidaiarien zerbitzurako geltoki bilakatuko dena, zuzendari nagusiaren etxebizitza dotore eta eroso zegoen solairu nagusian, eta baita beste areto batzuk ere, ingeniari buruen logelak, esate baterako, luxuzko aretoak benetan, gustu eta aberastasun handiz dekoratuak. Hainbat areto ekialdeko estiloko apaingarri eta altzariekin jantziak. Gainerako aretoak langile eta zerbitzariak ziren, eraikuntza onekoak horiek ere.

Bulegoak beheko solairuan zeuden, ingeles estiloan hornituak guztiak, idazmahai eta tresna soilez hornituak, eraikuntza dotorekoak; bulegoak banatzen ziren hamar sailak agindu eta behatzen zituen zuzendari buruak bere bulegotik eta, “*txirrin elektriko*” baten bidez deitu, galdetu eta entzuten zuen nahi zuen langilearen erantzuna.

Hori guztia ondo zaindutako lorategi eder batek osatzen zuen, eta bertan era askotako lore eta landareak ikus zitezkeen, harmonia handia erakutsiz. Bere lorezaina zuen konpainiak, eraikin multzoko etxe txiki batean bizi zen hura eta nasak eta bulegoetarako sarbideak garbi edukitzeaz ere arduratzen zen.<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> El Bidasoa ( astekaria ) 1887.4.17

### 7-3 MEA KARGALEKUA

Mendibilgo gainaren oinetan zegoen mea gordailu edo kargaleku handia, haren mendebaldean, Compañía del Norte de España eta Compañía francesa del Midi konpainien bideen paraleloan eta haietatik hurbil. 135 metroko luzera zuen eta haren altuera 7,35 metrokoa zen bide orokorraren mailaren gainetik. Bi gorputzek osatzen zuten. Lehenengoa oinarria zen, bi murre ziren eta horien gainean oinarritzen ziren gordailuko toberak, landu gabeko harri eta adreiluz egina zen, eta oinarrian eta fatxadan arku ugari zituen argiaren sarrera naturala errazteko.

Bigarrena, hiru metroko altueran zegoen oinarritik gora, eta metalezko egitura bat zen, elkargurutzatutako burdinez egina. Zubi antzeko bat eratzen zuen eta hara iristen zen meatze tren eta handik deskargatzen ziren, grabitatearen eraginez, meak toberetara. 0,85 metroko korridore bat zuen luzera osoan, karelez osatua, eta handik jarduten zuten langileek. Beheko gorputzak, toberen azpian tunel luze bat eratzen zuen, eta trenak hara iristen ziren mea kargatzeko, era mekanizatuan egiten zen lan hori, eta bagoi espainiarrak nahiz frantsesak onartzen zituen, hiru bideko trenbideak baitzituen eta horiek bi zabalerak eskaintzen baitzituzten aldi berean.

4.000 tonako edukiera zuen gordailu-kargalekuak. Lanaren antolakuntzak, mekanizazioari esker, aukera ematen zuen soilik bi langilerekin ordu bat eta laurdenean 10 tonako 15 bagoiek osaturiko tren kargatzeko. Mr. Struber eta Mr. Erhard ingeniari ingelesek egindako azterketari zor zaio hain obra berezia. Konpainiaren beraren tailerretan eraiki ziren metalezko forja eta mekanizazio osagai guztiak, eta 11.300 kilogramo burdin erabili ziren lan hori egiteko.<sup>79</sup>

Erabiltzen hasteko moduan egokitu zenean eta orratzak instalatu eta Compañía del Midi frantsesaren, eta Compañía del Norte espainiarraren bideekin gurutzatzeko beharreko lanak egin zirenean, eskari bat aurkeztu zuen Tomás Balbás y Ageo jaunak, Irungo barrutian kokaturiko hainbat meatzeren jabeen ordezkari gisa, Ogasun ministerioaren aurrean. Hartan eskatzen zuten Mendibilgo kargalekua egokitzeko mearen esportazioa errazteko, eta eskaera horri erantzuteko, Ministerioak Errege Agindu bat eman zuen 1899ko martxoaren 31n, bertan zera adierazten zuen: aztergai den leku horrek, Irundik Hendaiara doan burdinbidearen gainean egonik, aukera ematen du Aduanak bertako jarduerak kontrolatzeko eta langileek behar bezala babestu eta zaintzeko, Diruzaintzaren interesei kalterik egin gabe, eta horrenbestez, egoera horretan onar daiteke mineralen karga zuzena leku horretan, baina ezinbestekoa da trenen mugimendua egunez izatea eta Aduanako Administrazioailearen baimena edukitzea, harexek baimenduko baititu jarduerak.<sup>80</sup>

<sup>79</sup> El Bidasoa ( astekaria ) 1889.3.24

<sup>80</sup> Gaceta de Madrid. 1899ko apirilak 8

#### 7-4 TAILERRAK ETA BESTE ARETOAK

Beste eraikinetako bat, tailer gisa erabiltzen zena, makineria eta tresneria onaz hornitua zegoen benetan, lau tornu handi, hiru zulagailu, zerra mekaniko bat eta antzeko beste makina batzuk zituen, tresneria txikiaz gainera, hartan egiten baitziren, lehen adierazi bezala, enpresan behar ziren pieza guztiak. Hantxe egiten ziren pilareak eta isurlekuz osaturiko plataforma, bide orokorreko bagoien gainean mea deskargatzeko, Txaradiko plano makurtuaren amaieran San Migelen, edo 87ko apirilean muntatu zuten metalezko zubia Bidasoa ibaiaren gainean Endarlatsan jartzeko. Era berean, hantxe egiten ziren mea garraiatzeko bagoiak, 1889. urtean horietako ehun egin zituzten ia.

Hari loturiko eranskin batean zegoen lanpara tailerra, argiteria, farola, lanpara eta abarrekin loturiko guztiaz arduratzen zena, eta baita zurgintza tailerra ere, besteak beste bideetarako trebesak egiten zituena. Horretarako, zerra handi bat zuten motor eta guzti, hamabi lurrun zaldiko potentzia zuena. Era berean, inguruetan zeuden ikatz siloak, eta horiek bazuten beharreko karga eta deskargarako nasa. Kanpoaldean bi urtegiak zeuden, hamalau metroko altuera eta hogeita hamar metro kubikoko edukiera zuten horiek, eta orduko 8.000 litro ur igotzeko gaitasuna zuen ponpa zeukaten.

Eraikineko beste gorputz batean, hainbat ataletan banatua hura, kantina, laborategi kimikoaren aretoa eta beste departamentu txiki batzuk zeuden, eta langileentzako hainbat logela ere baziren. Era berean, aipatzekoa da, estalpe edo kotxetegi handi bat zeukala, eta hantxe gordetzen ziren burdinbideak zituen hiru lurrun makina handiak. Geltokiaren eta mea kargalekuen artean, linea frantses eta espainiarrarekiko bidegurutzetik oso hurbil, zegoen makinen norabidea aldatzeko erabiltzen zuten zubi edo plaka birakaria; biribilgune handi bat zen eta haren diametroaren araberako zubia zuen, haren gainean jartzen zen trenaren makina, eta gero, eskuz bira eginarazten zitzaion plakari, ez zuen motorrik, eta makinaren norabidea alderantzikatzea lortzen zen.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> El Bidasoa ( astekaria ) 1889.4.7

## 8.- BIDASOAKO BURDINBIDEA

### 8-1 BESTE PROIEKTU BATZUK

Oraindik ez zen inauguratu Irun - Endarlaza burdinbidea eta jadanik proiektu berriak zerabiltzaten buruan zuzendariak, jakin baitzekiten linea hura izugarri erabiliko zela eta oso garrantzitsua izango zela Nafarroako hiriburua Gipuzkoarekin eta muga frantsesarekin ere lotzeko ideia zahar hura gauzatzea. Esan behar da halaber, beste proiektu batzuek aurrea hartuko ote zien beldur, hasi zirela linea Iruñeraino jarraitzeko aukera aztertzeko hartu-emanak izaten.

Aldudetakoa da proiekturik zaharrena<sup>82</sup>, Espainian burdinbidea hasi zenekoa, Madril eta Paris lotuko zituen Iparraldeko burdinbidea Irundik edo Iruñetik eta Aldudeetatik pasa behar zuen eztabaidatzen zen garaikoa. Urte horietan beren diplomazia osoa zabaldu zuten bi herrialdeetako aldundiek Sustapen Ministerioarekiko, Pereire familiaren adiskidetasuna irabazteaz gainera, banka frantsesaren eta burdinbidearen handikiak haiek eta arestian aipaturiko Iparraldeko burdinbide horren kontzesiodunak, dakigun bezala.

Pirinioaren isurialde kontinentalean, igarobide bat ala bestea erabiltzeko komenigarritasuna aztertzeko ahaleginak egin zituzten ingeniari frantsesek ere. Ingeniari Militarren Zuzendaritza Orokorra, Pirinioetako igarobidea irekitzeak errezeloa sortzen ziolako, txosten bat idatzi zuen 1864. urtean, Nafarroako Aldundiaren proiektuaren aurka.<sup>83</sup> Ikuspegi militarretik begiratuta aztertutako txosten horretan lurralde nazionalaren segurtasuna besterik ez zen aipatzen, eta igarobide zuzena zabaltzea zentzugabekeria zela eta gerra gertatuz gero horrek izugarrizko ondorioak ekarriko zituela adierazten zen. *“...Pirinioak eratzen duen eta Penintsula Europaren gainerakotik bereizten duen harresi naturala irekitzea, hil edo biziko kontua gure lurraldearen independentziarako, haren baitan baitaude bere loria eta etorkizuna, eta baita bere nekazaritza, industria eta merkataritza alorreko goraldiaren sendotasuna ere...”*

Baiona eta Madril arteko distantziak alde handia zuen Iruñetik edo Irundik egin, 249 kilometro gutxiago izango baitziren Aldudeetatik eginez gero, baina lehentasun handiagoa zuten merkataritza interesek eta garatzen ari ziren industria eremu batzuek. Bilborekin lotzeko adarraren garrantziak, eta beste alderdi batzuek ere lagundu egiten zuten, alde frantsesaren interesek, esate baterako, Compañía del Midi frantsesean ere partaidetza baitzuten Pereiretarrek, horiek beti lehian Rothschild familiarekin, Madril – Zaragoza – Alacant (MZA) linearen kontzesiodunak haiek, Iruñerako adarrarekin gero.

---

<sup>82</sup> El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del S. XIX. Carlos Larrinaga

<sup>83</sup> Aldudeetako Burdinbidearen Desegokitasunaren inguruko Txostena, Ingeniari Militarren Zuzendaritza Orokorra

Gipuzkoako Aldundiak batzorde bat bidali zuen 1857. urtean, Fermin Lasa Gorteetarako diputatua buru zuela<sup>84</sup>, eta batzorde horrek hainbat bilera izan zituen Parisen Pereire taldearekin. Aldundiaren finantza laguntza eskaini zieten Pereiretarrei linea herrialdeko hainbat herritatik Iruneraino igarotzearen ordainetan. Laguntza hori 25 milioi vellon-erreal ziren obligazioetan urteko %6an “Crédito Mobiliario Español” erakundearekin, baldin eta Gobernuaren onarpena lortzen bazen proiektua aurrera eramateko. Egindako jardueren ondorioz, Irundik igarotzearen aldeko erabakia hartu zen azkenean. Era berean, Irundik Irurtzuna adar bat egiteko aukera jasotzen zuen proiektuak gero Iruñearekin lotu ahal izateko.

1858ko urriaren 15ean formalizatu zen, eskritura publikoaren bidez, Gipuzkoako Aldundiaren eta “Crédito Mobiliario Español” erakundearen arteko akordio berria. Hori zela eta, hurrengo urteetan, Nafarroak jarraitu zuen Frantziarekin lotuko zuen bidea lortu nahian - Su ferrocarril europeo -<sup>85</sup>. XX. Mendearen lehen urteak arte iraun zuten proiektu horiek eta bere kideko frantsesekin bat aurkezten zituen Aldundiak, Erronkaritik igarotzeko aukerak ere azalduz. Era berean, aipatzekoa da, Salamanca jaunaren proiektua, Nafarroako Foru Aldundiari 1859ko ekainean aurkeztua, Ultzama, Doneztebe eta Bidasoan barrena Iruñea Irunekin lotzeko. Hori guztia nazioarteko burdinbide zirkuituetatik baztertu eta saihesturik gera ez zedin.<sup>86</sup>

Pasaiatik Jakarako burdinbidearena da aipatu beharreko beste proiektu bat. 1887ko martxoaren 4ko Errege Aginduaren arabera, hurrengo eguneko Gaceta de Madrid agerkarian argitaratua hura, zera ulertzen dugu haren artikuluetatik: Zerbitzu orokorreko deklaratzeko da Pasaiako portutik abiatu eta Iparraldeko linean Jakan bukatzen den burdinbidea, Huescatik Canfranc-en barrena, Iruñea eta Zangozatik igaroaz, Frantziako mugara doan proiektuaren geltokia. Burdinbide horrek bi zati izango ditu, lehenengoa Pasaiatik Iruñera, eta bigarrena, handik Jakara. Aurkeztutako proiektua onartu ondoren, linea honen kontzesioa enkante publikoan emateko baimena izango du Gobernuak. Plan orokorrean jasotakoenen antzeko diru-laguntza jasoko du burdinbide honek, eta Aduana eskubideen salbuespena izango du eraikuntza materialerako. Linea hau eraikitzeke interesa duten herrialde eta udal korporazioek, egokitzen hartzen dituzten diru-laguntzak eman ahal izango dizkiote kontzesiodunari.

Proiektu honen inguruko beste berririk ez zen izan 1890. urtean Irungo Udaletxean Iruñetik bidalitako instantzia bat jaso zen arte<sup>87</sup>. Hilabete beraren bederatziko bilkuran irakurri zen hura, eta bertan, Gregorio Garjon y Barrena jaunak, udalari jakinarazten zion, 1889ko urriaren 14ko Errege Aginduak emaniko baimenaren arabera egiten ari zirela Pasaiatik Jakara joango zen burdinbide proiektuaren azterketa, eta adierazten zion, bere ibilbidea Pasaiatik abiatu eta Irundik igarotzen dela eta Bidasoa ibaiaren ibilguari jarraitzen diola Iruritaraino, han Orokieta eta Iruñerako norabidea hartzen du.

Beste ikuspegi hurbilago batetik, berriz, ikusten dugu konpainia ingelesaren zuzendari Hamelin jaunak Irungo alkateari jakinarazten diola, bileran egoteko gonbita egiten dion bitartean, Nafarroako batzorde baten bisita espero duela, guztira hogeit bat lagun, batik bat alkateak, Irundik Iruñerako burdinbidearen proiektuarekin interesatuta daudelako. Linea hori eraikitzeke aukera emango zuten baldintzak aztertzeke asmoz omen zetozen. 1887ko urriaren

<sup>84</sup> Donostiako Udal Artxiboa, sig. D - 13 - 4.

<sup>85</sup> El Ferrocarril Europeo de Navarra. Pedro Esarte. 57- 75 or.

<sup>86</sup> Nuevo Proyecto de Ferrocarril de Pamplona a Francia por Zubiri, 1864

<sup>87</sup> I.U.A., sig. A-1-110. 37. or. eta 37. or. atz.

erdialdean egin zen bilera hori.<sup>88</sup> Lehen hartu-emanaren ondoren, eta ziur egonik Nafarroako Herrialdea prest zegoela bere indar guztiekin laguntzeko, Iruñean beste bilera bat egitea erabaki zen, eta proiektuak ukitzen zituen alkate guztiak gonbidatuko ziren hartara. Hurrengo urtean egin zen bilera hori.

Bigarren bilera honetan, aurrekoan azaldutako jarrera ona ikusita, trazatuaren aurreproiektua aurkeztu zuen Hamelin jaunak, eta burdinbide berria eraiki ahal izateko beharreko kapitala osatzeko xedapenak proposatu zituen halaber. Gai hori xehe aztertu ondoren, Irungo Udalarari jakinarazi zion, enpresa aurrera eramateko oinarriak ondoko hauek direlako ondorioa atera duela Konpainiak:

1.- Interesa duten herriak inolako kargarik gabe zesioan eman beharko dituzte Endarlatsatik Iruñera burdinbideak hartu behar dituen lurak.

2.- Era berean, enpresa eraikitzaileari emango dizkiote bidea ezartzeko beharreko trebesak, elkarren arteko akordioz zehaztuko den kopuruan.

3.- Beharreko diru-laguntza emango dute, eta era berean zehaztuko da haren zenbatekoa<sup>89</sup>

Baldintza horietan, seguru gaude, beharreko kapitala osatzeko eta proiektua behar bezala aurrera eramateko konpromisoa hartuko duen konpainia osatuko dugula. Hamelin jaunak adierazten zuen, Ramón Peironcely bide ingeniariaren zuzendaritza zerbitzuak zituztela betiko proiektua aurrera eramateko, eta ekimenaren ohorea eskaintzen dio Udalarari. Horrenbestez, alkate nafarrekin ados jartzeko xedea izango zuen batzorde bat izendatzeko eskatu zion. Proiektu horiek, aurrekoekin gertatu zen bezalaxe, ez ziren gauzatu, baina ukituriko herri desberdinek kontzientzia hartzeko balio izan zuten, komunikabideak modernizatu eta merkataritza zirkuituetan sartzen lagunduko zien zerbait egin behar zela ikusi baitzuten.

1880. urtean sortu zen “Sociedad para la Construcción de Tranvías en Navarra” elkarteak. Iruñean zuen helbide soziala eta bederatzi milioi pezetako kapitala jarri zuen. Elkarte hori eratzeke oinarrien lehenengo tituluaren 1. artikuluan, haren helburua Nafarroan hainbat linea eraiki eta ustiatzea zela adierazten zuen, Iruñetik Iruna zihoana haien artean. Ez zuten, ordea, elkarte horrek eta bere helburuek etorkizun oparorik izan. Proiektuetako batzuk aurrera eramane zituen, Iruñea Zangoza, esate baterako, baina ez zuen ezertxo ere egin Iruñea-Irun linean.

Proiektu batzuen eta besteen artean, gero eta nabarmenagoa da Nafarroako hiriburua Bidasoa haranean barrena, bide estuko burdinbide baten bidez, Irunekin lotzeko beharra. Horretarako, batzorde kudeatzaile bat sortu zen, eta Manuel Albistur jauna jarri zuten haren buru, lehendakari gisa. Donezteben 1895eko irailean bilera bat egin ondoren, Gipuzkoako Aldundira jotzea erabaki zen, batzorde horretan parte hartuko zuen ordezkari bat izenda zezan eskatzeko. Horrekin batean, Ultzama eta Bidasoa haranetan barrena Iruñetik Iruna joango zen burdinbidearen proiektuaren memoria aurkeztu zitzaion, Ramon de Aguinaga y Arrechea ingeniariak idatzia, Lesakako semea hura. Herrietan aberastasuna sortzeko faktore moduan aurkezten zen proiektu hori eta, bi herrialdeek dituzten baliabideei balio handiagoa ematez gainera, jatorrian eta helmugan bi hirigune handi izatearen garrantzia nabarmentzen zuen. Ukituriko herriak 76 izango zirela kalkulatu zen, 120.000 laguneko biztanleriarekin.

---

<sup>88</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-7

<sup>89</sup> I.U.A., sig. A-8-II, 1-7

Aldundiaren erantzunaren zain zeuden bitartean, Vadillo Markesak lege mailakoa ez zen proposamena aurkeztu zuen, Iruñea eta Irun elkartuko zituen bidearen kontzesioaren baimena emanaz, eta gainera, Doneztebe eta Elizondo, Baztango hiriburua, lotzeko adar bat izango zuen, eskualde horiek sustatu ahal izateko, oso garrantzitsua baitzen mugarekin loturik egotea. Tramitazioa izugarri luzatu zen, ordea, eta azkenean, Senatuak, lege-proiektu bat egin zuen Estatuaren diru-laguntzarik izango ez zuen burdinbide baten kontzesioa Albistur jaunaren alde baimenduz. Burdinbide hori bide estukoa izango zen eta Irun eta Elizondo elkartuko zituen. Lege-proiektu hori batzorde bati aurkeztu zitzaion beharreko diktamena egin zezan, eta 1900eko urtarrilaren 19ko legearekin amaitu zen, hilabete beraren 25eko Gaceta de Madrid agerkarian argitaratua hura.<sup>90</sup>

1903ko urrian Irun-Elizondo tranbia elektrikoaren proiektua aurkeztu zuen Herri Lanetako Ministerioak, Toribio Larrea, Cándido Unzurrunzaga, Manuel Sacristán, José Vicente Velar, Pedro M<sup>a</sup> Merladet eta Manuel Otaño jaunek babestua. Hiru milioi pezetakoa zen obra horien aurrekontua. 1904ko ekainean bilera bat egin zen Donezteben proiektu hori eztabaidatzeko, eta bilera horretara Echegoyen jn., Salegui jn. eta Bonilla jn. idazkaria joan ziren Irungo Udalaren ordezkari gisa. Udalarari bileraren xehetasunak azaldu ondoren, Udalbatzari gehiegizkoa iruditu zitzaion eskatzen zitzaion partaidetza, haxe da, egiten ziren akzioen interesen %3 ordaintzea hogeituro urteko epean. Horrenbestez, proiektu hori ez zen aurrera eramán<sup>91</sup>.

Ez ziren, ordea, hemen bukatu proiektuak, handik hainbat urtetara oraindik ideiak ematen jarraitzen baitzuten merkataritza harremanak sustatzeko. Horrekin loturik, 1918ko ekainaren 15ean, Espainia eta Frantziako mugaldeko herrialdeen Merkataritza Ganbararen kongresua egin zen Parisen, auzoko bi lurralde horietako garraioekin loturiko kontuak aztertzeko. Maila handiko ordezkariak izan ziren bertan, ganbaretako lehendakariak eta bi gobernuetako hainbat ministerioren ordezkariak izan baitziren. Honako kontu hauek aztertu zituzten, besteak beste: Bidasoako Burdinbidearen balorazio esplizitua, Pirinioez bestaldeko lineak, Espainiako bidearen zabalera aldatzeko komenigarritasuna eta bide frantsesa Pasaiaraino eta Donostiaraino ere luzatzeko beharra. Garraio Ministerio frantsesaren ordezkariak adierazi zuen hirugarren bide frantsesa Pasaiaraino luzatzeko, Midi konpainiak Compañía del Norte konpainiari bere laguntza teknikoa eskaini ziola eta baita ekonomikoa ere, eta horrenbestez, Gobernu espainiarraren baimenaren baitan zegoela hura egiteko aukera.

---

<sup>90</sup> Ferrocarriles en Euskadi, ET/FV. 616. or.

<sup>91</sup> El Tren del Bidasoa 25 años después, Ricardo Berodia. R.S.V.A.P., 29. zenb. 411. or.

## 8-2 BIDAIARIEN ZERBITZUA

Bien bitartean, 1912ko urtarrilean, “Minas de Irun y Lesaka y Ferrocarril del Bidasoa” elkarteak, sortu berri zen “Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa” elkartearen alde eskualdatu zituen bere burdinbidearen kontzesioarekin loturiko eskubide eta betebeharrak guztiak. Elkarte hori 1911ko abenduaren 27an sortu zen, Adolfo Sáenz Alonso jn. Donostiako notarioaren aurrean emaniko eskritura publikoaren bidez,<sup>92</sup> Beran zuen helbide soziala, eta León Mourges jauna zuen buru administratzaile-ordezkaria gisa. Administrazio batzordean bankak frantsesaren kontseilariak eta administratzaileak nabarmentzen ziren, kapitalaren zati bat handik baitzeterren. Kapital hori bi milioi pezetakoa zen, hauexek da, bostehun bana pezetako lau mila akzio guztira. Honako hau irakur daiteke elkarte horren estatutuaren 2. artikuluan: Elkarte honek Irundik Elizondora doan Burdinbidea eta beste edozein burdinbide edo tranbia linea erosi eta ustiatzea du xede, bai Espainian bai atzerrian.

Enpresa berri honek eta bere administratzaile biziak hasiera-hasieratik ahalegin guztiak egin zituzten Irun-Elizondo burdinbidea gauzatzeko, eta horretarako, Manuel Albistur jaunarekin ados jarri ziren, hark zituen eskubide, proiektu eta kontzesio guztiak zehazki eman diezazkien. Gogoan edukiko duzuen bezala, Albistur jaunak aurkeztutako lehen proiektua oso anbiziosua zen, Irun eta Iruñea lotzeaz gainera, Doneztebetik Elizondora zihuan adarra baitzuen. Konpainiak egokiagoa ikusi zuen bi ibilbideak bereiz jasotzea, eta hasiera batean bederen, Elizondora zihosana lantzea erabaki zuen, hark egingarriagoa baitzirudien. Horretarako, Mourges jaunak Mr. Baudry ingeniari frantsesaren zerbitzuak kontratatu zituen, proiektua aldatu egin behar baitzen orain Irundik Elizondora egitea proposatzen zelako. Gainera, metrobeteko zabalera bidea izango zuen trenbidea proiektatzen zen, baina jada eraiki eta zerbitzuan zegoen “Endarlaza-Irun” zatiak 914 mm-ko zabalera zuen, eta horrenbestez, ezinbestean aldatetako egin behar ziren trazatuan, bihurtuak zabaldu edo zubiak eraberritu, esate baterako. Era berean, hobekuntzak egin behar ziren geltoki eta geralekuetan, eta horrenbestez, jatorrizko proiektuarekiko bateragarriak ez ziren alderdiak aztertu ziren, egokitzat hartu ziren eraberritze lanak egiten ziren bitartean.

Ez zen ezer ere egin 1912ko urrian, Nafarroako Herrialdeko Aldizkari Ofizialak xedapen bat argitaratu zuen arte, haren bidez, León Mourges jaunari baimena ematen baitzitzaion Irundik Elizondora joango zen burdinbidea eraiki eta laurogeita hemeretzi urtez ustiatzeko. Bidaiariak eta merkantziak eramateko zerbitzu publikoa izango zen eta Estatuaren diru-laguntzarik ez zuen izango.<sup>93</sup>

Halako proiektu interesgarriaz hitz egiteko, bilera bat egin zen Donezteben; Mourges jauna izan zen buru finantza talde frantsesaren ordezkari gisa, harek abalaten baitzuen burdinbidearen konpainia kontzesioduna. Proiektu berriak ukitzen zituen herrietako alkateei jakinarazi ziren burdinbidearen ibilbidea 10,499 km-tik 51,499 km-ra luzatuko zela eta bideak metro bateko zabalera izango zuela, zortzi tunel egingo ziren eta horietatik bi berrehun

<sup>92</sup> Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa elkartearen Estatutuak, 1912

<sup>93</sup> Ricardo Berodia, Op. Cit. 411. or.

metrora iristen ziren eta beste hiru ehun metro inguruan zebiltzan, metalezko bost zubi izango zituen, sei eta zortzi metro arteko luzerakoak, Iparralde Hiribideko bi zubi paraleloez gainera Irunen, 16 metro luzerakoa horietako bakoitza.

Zubi horietan lehenengoa Udalak eraiki zuen, arestian aipaturiko hiribide hori egin zutenean; bestea, berriz, konpainiak egin zuen bidaiarien trenak geltokiko nasara zuzenean sar zitezen, eta merkantziekin zetozenek mea kargalekuetara edo era guztietako merkantzien karga eta deskargarako nasetara sarbide zuzena izan zezaten. Era berean, adierazten zen, Doneztebetik Elizondorako zatian, Narbartetik hurbil, 14 metroko altuera eta 80 metroko luzera izango zuen lubakia egin behar zela, eta inolako arriskurik egon ez zedin harrizko estaldura egingo zitzaiola.<sup>94</sup>

1912. urte amaieran hasi ziren obrak egiten, enpresak urte bat baino zertxobait gehiagoan bukatzeko asmoa zuen inolaz ere, baina jabe batzuek oztopoak jarri zituztenez, konpainiak derrigorrezko desjabetzera jo behar izan zuen, eta horrek izugarri atzeratu zituen lanak, eta 1914ko gerra europarren ondorio ikaragarriak jasan behar izan zituzten. Atzerapen horiek ez baziren izan, gerra piztu aurretik bukatu ahal izango ziren lanak, baina denbora luzean geldirik egon behar izan zuten, eta inaugurazioa 1916ko otsailaren lehena arte atzeratu zen, orduan jarri baitzen zerbitzuan lehen zatia Donezteberaino, eta hilabete batzuk geroago, urte bereko maiatzaren 28an inauguratu zen linea osoa Elizondoraino. Burdinbidea egiteko desjabeturiko lurak 310.000 pezetatan baloratuak zeuden, eta Bidasoa ibaiaren haraneko 33 herriek ordaindu zuten diru hori. Guztizko aurrekontua 8.000.000 pezeta izan ziren eta lehen mailako txartelak Elizondoraino 6,30 pezeta balio zuen eta 4,50 pezeta, berriz, joan-etorriak hirugarren mailan. Hiru, sei eta hamabi hilabeteko abonu txartelak ere atera zituen enpresak.<sup>95</sup>

Burdinbide berria 1916ko otsailaren lehenean ireki zitzaion zerbitzu publikoari. Inaugurazio egunean, goizeko 8,47tan atera zen trena Irundik eta Doneztebera iritsi zenean, Mourgés jauna buru zuen ordekarari irundarrekin, hainbat banderatxo zituen ereinotzez osaturiko arku batek eman zion ongietorria, hantxe zen musika banda ere, suziriak bota zituzten eta txalo handiak egin zituen han bildutako jendetza handiak. Agintari zibil eta militarrek izan ziren ekitaldiaren buru eta hantxe zen parrokoa ere tren berria bedeinkatzeko. Ekitaldia amaitzerakoan, ogia eta ardoa eman zizkieten jendea. Ekitaldiaren amaiera gisa, otordu handi bat eskaini zen Udaletxean eta hirurogei gonbidatu izan ziren bertan. San Bartolomé jn. alkateak eta Mourgés jaunak hitz egin zuten topa egiterakoan.

Urte bereko maiatzaren hamarrean, asteazkena, obrak amaitu ondoren, zabaldu zen, iragarrita zegoen bezala, Elizondorainoko linea osoaren zerbitzu publikoa, eta azkenean, maiatzaren 28an egin zen guztiaren inaugurazioa Elizondon burututako ekitaldi handi batekin. Oraingo honetan hotsandiko ospakizuna izan zen, eta bildutakoaren artean Herri Lanetako zuzendaria, Iruñeko Artzapezpiku Fray José López de Mendoza izan ziren. Azken honek ibilbide berria bedeinkatu zuen eta baita lokomotora eta kotxeak ere. Horiez gainera, bertan izan ziren agintari zibil eta militarrek, alkateak eta enpresako zuzendariak.<sup>96</sup>

<sup>94</sup> Ricardo Berodia, Op. Cit., 412. or.

<sup>95</sup> El Bidasoa (Astekaria), 1916-1-30

<sup>96</sup> Ricardo Berodia. Op. Cit., 413 or.

### 8-3 MATERIAL MUGIKORRA

Harrigarria da, inolaz ere, 50 km baino gutxi gehiagoko ibilbidea zuen tren batek hainbeste geltoki eta geraleku izatea. Horrek eragina zuen, inolako zalantzari gabe, ibilbidearen iraupenean. Bestalde, merkataritza bultzatzeko eta erriberako herriei erabilgarritasun handiagoa emateko xedeak bultzatu zuen horretara. Hona hemen tren horrek zituen geltoki eta geralekuak: Irun-hiria –Colon Ibilbideko zubiaren ondoan-; Irun-muga – bide estuko burdinbideekin lotzeko geltokia, gaur egun “Topo” geltokia-; Irun–Bidasoa edo Mendibil -geltoki nagusia, tailerrak eta abar Kostorben-; Arteaga –Hirugurutzetatik abiatzen zen meatze burdinbidearekiko bidegurutzeara-; Behobia (Ger.); San Migel (Ger.) –mea kargaleku zaharra-; Endarlatsa (Ger.); Zalain (Ger.); Alkaiaga-Bera; Lesaca-Etxalar; Igantzi-Arantza; Espelosin (Ger.); Sunbilla; Doneztebe-Elgorriaga; Legasa (Ger.); NARBARTO (Ger.); Reparacea (Ger.); Oronoz-Mugairi; Arraiatz (Ger.); Irurita-Lekarotz eta Elizondo. 2 ordu eta 10 minututan egiten zituen tren berriak Irun eta Baztango hiriburuaren artean zeuden berrogeita hamar kilometroak.<sup>97</sup>

Irungo geltoki nagusia eraberritu zuten bidaiariei zerbitzua emateko, 100 m<sup>2</sup>-tik gorako areto bat egokitu zuten eta lau metro zabal eta berrogei metro luze zituen nasa egin zuten. Beheko solairuan zeuden txartelak saltzeko aretoa eta bulegoak. 8 metroko zabalera eta %6ko malda zuen errepidea eraiki zuten Iparralde Hiribidetik geltokira sartzeko.

Kalitate onekoa zen konpainiak zuen materiala, eta unitate kopuru asko zituen gainera. Indar handiko lau lurrun makinak osatzen zuten lokomozioa, Berlingo COPPEL fabrikari eraikiak ziren eta 68 tonako pisua zuten, 300 zaldi-potentziako indarra zuten eta hiru ardatz zituzten ardatz erradial batean egokituak; une hartan aurreratuenetakoak ziren, berriz, banaketa eta baldar sistemak. Honako izen hauek jarri zituzten: Guipuzcoa, Navarra, Vizcaya eta Alava. Konpainiak Alemaniatik inportatzea lortu zuen gerra europarra hasi baino justu lehenago, Afrika iparraldean barrena penintsulan sartzea lorturik. Gainera, bazituen beste hiru txikiagoak eta indar txikiagokoak: “Zarauz” lau ardatz eta 32 tonakoa, “Amezola” hiru ardatz eta 23 tonakoa, eta “Ville d’Irun” bi ardatz eta 18 tonakoa. “Minas de Irún y Lesaca” meatze konpainiarenak ziren makina horiek.

Bidaiarien kotxeek hamabi metro luze neurtzen zuten eta gurdi birakarien gainean kokatzen ziren; lurrunaren bidezko beroketa sistema, argi elektrikoa, balazta automatikoa, komuna eta konketa zituzten. Horrez gainera, lehen mailakoek bederen, eserleku handiak zituzten mahai tolesgarriekin eta erretzaileak ez zirenentzako esparru berezia zuten. Batzuk mistoak ziren lehen eta bigarren mailakoak, eta besteak, berriz, soilik hirugarren mailakoak, erosotasun handia eskaintzen zuten, bide estuko burdinbideetan hori ohikoa ez bazen ere.

Paketeak garraiatu eta banatzeko prestatuak zeuden furgoiak, eta posta zerbitzu ibiltaria zuten. Merkantzien bagoiak bikainak eta sendoak ziren, eta haien artean baziren 20.000 kilo eramateko gai zirenak. Era berean, beharreko bagoi itxiak, ertz altukoak, ertz

---

<sup>97</sup> Ricardo Berodia, Op. Cit., p 414

baxukoak eta mea garraiatzeko bagoiak zeuden. “Compañía Auxiliar de Ferrocarriles” konpainiak Beasainen zituen tailerretan eraikiak ziren hala bidaiarien nola merkantzien unitateak.

Geroago, 1930eko abenduan, garai hartako teknologia berria sartu zuten zerbitzuan, lurrunaren ordeaz gasolina erabiltzen hasi baitziren. Horretarako, “Verney” moldeko hiru automotriz edo autokarril ekarri ziren. Parisko “Société Centrale de Chemins de Fer” izan zen horien hornitzailea. Bi ardatz eta zazpi tona baino zertxobait gehiagoko pisua zuten, transmisioa eta automobil moldeko gasolinazko motorra erabiltzen zuten, eta “Panhard” etxeak eraikiak ziren. Lehenengoa 1931ko uztailaren 16an jarri zen abian, eta urtean 200.000 kilometrotik gora egiten zituen dinamoan matxura txiki batzuk beste arazorik izan gabe, motorra lau zilindroekin zihoan, balbularik gabe, erregimen abiadura 1.800 r.p.m.-koa zen, eta 78 zaldi-potentzia lortzen zuten 2.200 itzulitan. 8,40 metro luze eta 2,25 metro zabaleko karrozeria zuten, 33 eserleku, eta orduko 50 kilometro egiten zituzten gehienez ere.<sup>98</sup> Automotriz horiek atoiak zituzten, bagoi erdiaren parekoak luzera eta eserleku kopuruari begira, eta horiek erabiltzen ziren bidaiarien eskari handia zegoenean.

Proba egiteko lehen kotxeak eskainitako emaitza bikaina ikusita, Konpainiak beste bi erosi zituen, eta 1932ko ekainaren 19an jarri zituen horiek zerbitzuan. Automotriz horiek bidaiarien zerbitzurako ziren, eta hirugarrena larrialdiak eta matxurak betetzeko erabiltzen zuten, lurrun makinak merkantziak eramaten zituzten trenetarako utzirik. Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa konpainiak ospe handia izan zuen hasieratik, zerbitzu ona eskaini eta unitate mugikor egokiak izateaz gainera, langile kualifikatuak lortzen jakin izan zuelako, haren zuzendari Mourges jaunak jakin izan baitzuen Compañía del Norte eta Compañía del Midi konpainietako langile kualifikatuak kontratatzen. Hainbat ingeniari ere bazituzten erantzukizun handieneko atalak zuzentzeko. Halaxe adierazi zuten Espainiako 1. Zuzendaritzako ingeniariak inauguratu baino egun batzuk lehenago lehen probak egiaztatzeraz etorri zirenean.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> Ricardo Berodia. Op. Cit., 415. or.

<sup>99</sup> El Bidasoa (astekaria), 1916-1-30

## 8-4 TRENAREN GAINBEHERA

Trenak, bere berrogei urteko izatean, ez zituen inoiz bere helburu gorenak bete ez bidaiari kopuruari ez garraiatu beharreko karga tonei zegokienean, eta horrenbestez, haren balantze ekonomikoak ez ziren inoiz onak izan, ez lehen denboraldian “Minas de Irun-Lesaca y Ferrocarril del Bidasoa” konpainiaren eskuetan zegoenean, ez geroago, “Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa” konpainiaren zuzendaritzapean zegoenean. Bidasoa ibaiaren arroa osoan zehar zeuden erauzte industriak: meak, harrobiak, eta abar, era askotakoak ziren, baina ez ziren jarraipena eta burdinbidearen ekonomiari eusteko behar zen gutxieneko bolumena eskaintzeko bezain aberatsak. Zur, ale, ardo, ganadu, burdina, landare ikatz eta beste hainbat produkturen garraioak ere ez zieten erantzun haietatik espero ziren itzaropenei.

Esate baterako, lehen urteetan, trena Endarlatsaraino soilik iristen zenean<sup>100</sup>, 1903-1913 hamarkadan garraioen urteko batez bestekoari erreparatzen badiogu, 63.000 tona izan ziren, eta zifra hori aski urruti zegoen haren kontzesioa kudeatzen zen urteetan egindako aurreikuspenetatik, 300.000 tona izan zitezkeela kalkulatzeko baitzen. 1916. urtean linea osoa Elizondoraino ireki zenean, eta gainera bidaiarien garraioa eskaini zuenean, urte batzuetan, 1918-1925 urteetan, hain zuzen ere, saldo positiboak eskaini zituzten balantzeek, lehen berrogeigarren urteetan bezalaxe. Baina, oro har, gastuen kapitulu handiegia jasan behar izan zuen beti ekonomiak, eta horiei erregaia, batzuetan landare ikatza eta besteetan gasolina, eskas eta garestiegia zen garaiak erantzi behar zaizkie. Urte batzuetan, erregaiaren urritasuna zela eta, automotrizen gasolinazko motorrak gasogenozko motor bihurtu behar izan zituzten. 1917. urtetik aurrera, nabarmen murriztu behar izan ziren langileria gastuak, bai administrarienak bai bide eta obretako langileenak. Hala eta guztiz ere, 80 langile zeuden zerrendan enpresak porrot egin zuen unean.<sup>101</sup>

Errepideko zerbitzu publikoen pixkanakako garapena izan zen beste elementu funtsezko eta erabakigarria, hogeigarren urteen amaieratik aurrera zabaltzen hasi baitzen garraio bide hori, bai kamioi txikien bidez bai automobil partikularren bidez. Egun batean trenak betiko baztertu zituen diligentziak eta gurdi bidezko garraioak, orain, berriz, garraio txikia eta pertsonen mugimendua sustatzen zituen errepideen eta ibilgailuen modernizazioak. Gero lineako autobusak etorri ziren eta kamioek kargan tona gehiago eramanez zitzaketen. Burdinbide linea txikiek ezin zuten, inolaz ere, horiekin lehiatu.

Irun-Iruinea egiten zuen lehen autobusa, prototipo ibiltari hura autobusa zela esaterik baldin badago behintzat, lurren-ibilgailu bat izan zen, eta makinista, sugina eta kobratzailea joaten ziren bertan. Aurrealdean, bost zenbaki eder bat zeraman. “Compañía de Automóviles Navarra” izeneko enpresak ustiatzen zuen, eta Maisonave jauna zen haren jabea. 1900eko abuztuaren 14an egin zuen lehenengo bidaia: arratsaldeko ordu bietan irten zen Udaletxeko plazatik, eta gaueko 8etan iritsi zen Elizondora; hurrengo eguneko goizeko 7etan irten zen Iruinera joateko. Garaiko kronikariak pozez eta alaitasunez eman zuen haren berri, eta 5

<sup>100</sup> Memoria “Compañía Ferrocarriles del Bidasoa”

<sup>101</sup> Diario Vasco. 1956-9-16

zk.ko autobusa bidaiariz beteta eta eta parrila ekipajez beteta irten zela esan zuen.<sup>102</sup> Baina benetako lehia beste enpresa batzuk sortzean iritsi zen, hala nola, La Bidasoatarra (1925), egoitza Beran zuela; Elizondoko La Aurrera, eta La Baztanesa (1929), hau ere Elizondokoa.

Ugari ziren hogeigarren hamarkadan ekonomia mailan larrialdiak pasatzen ari ziren burdinbide enpresak, eta horren ondorioz, Estatuari laguntza eskari ugari egin zitzaizkion sektore horretatik, lehen egindakoak baino eskari handiagoak, tarifak %15 igotzea esate baterako, baina hori adabakia jartzea baino ez zen izan, egoera ez baitzen konpondu. Krisiari aurre egiteko konponbide hobeak bilatu nahian, Miguel Primo de Rivera jenerala buru zuen Zuzendaritza Militarrek sektorea berrantolatzea proposatu zuen, eta horretarako, Burdinbide Estatutu berria idatzi zen, 1924ko uztailaren 12an Errege Dekretu Lege gisa aldarrikatu zena.

Estatutu horrek hobekuntza handiak ekarri zituen. Horien artean, honako lau hauek dira aipagarrienak: Estatuaren kapital ekarpena burdinbide sareetan hobekuntzak egiteko, tarifa berriak jartzea, legeria berria etorkizunean Estatuak lineak berreskuratzeko erraztasunak emango zituena, Estatuaren esku hartzea enpresetan gero eta handiagoa zen zorra kontrolatzeko. Helburu horrekin zor publikoaren jaulkipena egin zen, egin beharreko hobekuntzak finantzatu ahal izateko. Errege Dekretuak hiru hilabeteko epea ematen zien enpresei beren sarrera eskatzeko. Diru-laguntzak ez galtzeko eta egoera sendotzeko balio izango zuten proiektu berriei aurre egin ahal izateko, Ferrocarriles del Bidasoa konpainiak estatutu berriaren baitan hartzeko eskaera egin zuen, eta 1926ko apirilaren 14an onartu zuten, hilabete bereko Gaceta de Madrid agerkariak argitaratutakoaren arabera.

Lan arloan ezegonkortasunak markaturiko urteak izan ziren hogeita hamargarren urteak eta grebak etengabeak izan ziren. Bidasoa ibaiaren arropa ere ez zen horietatik kanpo geratu. 1930. urtean oso handia izan zen “Funvera”ko langileek egin zuten hiru hilabeteko greba, horrek fundizioa itxirik eduki baitzuen. “Minas de Irun y Lesaca” enpresako langileek ere antzeko greba bat egin zuten, bi hilabete baino gehiago itxita eduki baitzuten mea, ura ateratzeko ponpak ere ez ziren abian jarri, eta horrek arazo handiak sortu zituen meatzeak berriro irekitzeko orduan.

Espainiako Gerra Zibila etorri zen gero (1936-1939). Gerra hura ezbehar izugarria izan zen, oro har, burdinbide sarerako; izan ere, kalte handiak jasan zituzten azpiegiturek eta lokomotora asko suntsitu edo hondatu egin zituzten. Horiek berritzea ez zen erraza izan, gerra ondoko Espainia jasaten ari zen egoera bereziki zailez gainera, denboran bat etorri baitzen bigarren mundu gerra eta gainerako lurraldeek Franco Jeneralaren diktadurari eragin zioten ondoko isolamendua. Irungo erresistentziak Bidasoako trenaren lokomotoretako bat blindatu zuen Endarlatsan matxinoek aurrera egin ez zezaten. Gerra amaitu zenean, Bidasoa Beherean hilabete batzuk soilik iraun zuen arren, gizarte, lan eta pertsona eta merkantzien mugimendua ez zen itxaropentsuena etorkizuneko burdinbiderako. Gerra ondoko urte latzetan, beharbada estraperloa izango zen jendea bidaiatzera bultzatzen zuen eragingarri urrietako bat, gero kontrabandoa “bizibide naturala” izan zen bidasotar askorentzako eta trena haren ibilgailua, lehen mailako produktuekin hasi eta wolfram bezalako produktuak salerosten baitziren gerra europarraren urteetan.

Berrogeigarren urteen erdialdean badakigu burdinbidea ez zela defizitarioa izan, baina horrek ez du esan nahi beharreko eguneratzea eta berritzea jasan zezakeenik haren ekonomiak. Urte horietan diktadura militarren Gobernuak hormigoizko bunquer txikiak

---

<sup>102</sup> El Bidasoa, (Astekaria) 1959-XII-19

eraiki zituen Bidasoa ibaiaren arro osoan zehar eta metrailadore-zulo txiki horiez bete zituzten mendiak, egunero etorri eta joaten ziren herri batzuetara eta besteetara hainbat langile talde obrak egitera, eta gainera, hondar, legar, zementu eta burdinazko ziriak edo perraila garraiatzen zuten. Izendapen ofizialagatik militarrek zergen %40 kentzen zuten, eta gainera, garraioan tarifaren erdia ordaintzen zuten, baina badirudi obraren intentsitatea eta bolumena errentagarriak izan zirela konpainiaentzako

Ohiko zerbitzuez gainera, ibilbide zehatz batzuk egiteko edo ekitaldi publiko jakin batzuetara joateko unitate berezi bat alokatzeko aukera ematen zuen konpainiak. Hala bada, oso ohikoa zen Lekarozko eskolak tren bat alokatzea bere ikasleak barnetegira eramateko. Era berean, tren bereziak zeuden kirol ekitaldi edo mitin politikoetara, bereziki karlistenak, joateko eta baita herri batzuetako jaietara joateko ere. Alokatzeko tren horien erabilera izugarri zabaldu zen, Baztanen barrena txangoak antolatu ere egin baitziren.

1953ko urrian, ur erauntsi izugarri batek uholde ikaragarriak eragin zituen, eta eragin larria izan zuen linearen egituretan, burdinbidean 400 metrotik gorako zatia hautsi eta arrastan eraman zuen, izugarrizko hondamenak eragin zituen geltoki eta geralekuetan, hainbat zubiren egiturak hondatu zituen eta beste hainbat hondamen ere ekarri zituen. Ahal zen denbora laburrenean zerbitzua berriro abian jarri bazen ere, gertakizun horrek eragin handia izan zuen jada egoera onean ez zegoen konpainian.<sup>103</sup>

Itxaropena galtzeko modukoa zen egoera, gero eta mugatuagoa zen merkantzia eta bidaiarien trafikoak sorturiko diru-sarrera txikiak beste baliabiderik ez baitzuen enpresak, eta diru-sarrera horiekin ozta-ozta estaltzen ziren langileen nominak, erregaia eta gutxi gehiago burdinbidea jardunean eduki ahal izateko, baina zor handiak zituen Ogasunarekin, hornitzaileekin, gizarte segurantzaren eta abarrekin. Ondorioz, azkenean, kontzesioari uko egiteko eskaera egin behar izan zuen enpresak, eta Herri Lanetako Ministerioak baiezkota eman zion, 1956ko irailaren 14ko Errege Dekretua aldarrikatuz.

---

<sup>103</sup> Ricardo Berodia, Op. Cit., 419. or.

Zera zioen Errege Dekretu horrek: “*Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* konpainiak, Irundik Elizondora doan burdinbidearen kontzesioduna hura, ustiapen defizitarioa du, eta errepideko garraioek burdinbide horri egiten dioten lehia da jasaten ari den egoeraren arrazoi nagusietako bat.

Egoera horren aurrean, *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* konpainiak burdinbidearen kontzesioa indargabetzeko eta lineako instalazioak kentzeko baimena emateko eskatu zuen, 1949ko apirilaren hogeita bateko Legeak xedaturikoan babesturik.

Eskaera horren aurrean beharreko espedientea tramitatu ondoren, eta Herri Lanetako batzordeak, Armada Ministerioak eta zerbitzu horren deuseztatzeak ukitzen zituen Erakundeek eginiko txostenen arabera, Herri Lanetako Ministerioak proposaturik eta Ministroen Kontseiluan eztabaidatu ondoren.

Xedatzen dut:

*Lehenengo artikulua:* Kontzesioaren kontratua deuseztatzeko baimena ematea eta *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* konpainiaren Irun-Elizondo burdinbidearen ustiapena bertan behera uztea eta ondorioz linea kentzea, mila eta bederatziehun eta berrogeita bederatziko apirilaren hogeita bateko Legearen berrogeita batgarren artikulua xedaturikoaren arabera.

*Bigarren artikulua:* *Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa* konpainiak kontzesioari loturiko burdinbidearen aktiboko elementuak besterentzetik lortutako emaitzaren soberakinetatik hartu beharreko zatia, horrelakorik balego, ez da akzioengatik ordaindutako kapitala baino handiagoa izango.

*Hirugarren artikulua:* Herri Lanetako Ministerioak beharreko xedapenak emango ditu Dekretu honetan jasotako guztia betetzeko, bereziki zorren zehaztapenari dagokionean, aipaturiko artikulua horren arabera linea kentzetik lortutako fondoek kontura ordaindu behar baitira zor horiek.

Halaxe xedatzen dut Pazo de Meirasen emandako Dekretu honen bidez mila eta bederatziehun eta berrogeita hamaseiko irailaren hamalauan. <sup>104</sup> Francisco Franco

---

<sup>104</sup> Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1956ko urriak 15, 6554 – 6555 or.

Burdinbidea itxi zenetik bi urte eskas igaro ondoren, “Laminaciones de Lesaca” siderurgia enpresa handia sortu zen, 1958ko ekainaren 16an, hain zuzen ere. Hasierako proiektuan urtean 70.000 tona ekoiztea aurreikusten zuten, baina laster gainditu ziren aurreikuspen horiek, nabarmen gainditu ere, eta enpresak bere jarduera haranean barrena zabaltzea erabaki zuen eta fabrika berriak eraiki zituen Legasa eta Zalainen. Gaur egun, urtean 800.000 tonako ekoizpena gainditzen du enpresa multzo horrek, bere ustiapen urte guztietan Bidasoako burdinbideak lortu ez zuen zifra, hain zuzen ere.

Enpresa horien ekoizteko gaitasun handia eta eraldatzeko jasotzen zituzten lehengaiak zirela eta, gehien bat burdinazko bobinak, burdinbidez Iruna iristen zirenak gero kamioetan aipaturiko fabrika horietara eramateko, Irundik Lesakara bide zabaleko burdinbidea eraikitzeko aukera birplanteatu zen hirurogeita hamargarren urteetan. Hori zela eta, RENFEko zuzendari nagusia etorri zen eta ibilbidea ikusi zuen teknikari talde batekin. Ondoren, azterketa bat idatzi zuen eta bertan bide zabaleko burdinbidea eraiki eta “Laminaciones de Lesaca” enpresari zerbitzua ematea jasotzen zen<sup>105</sup>. Azterketa horrek ez zituen nonbait gutxieneko eskakizunak beteko, ez baitzen ezer ere gauzatu.

Ferrocarriles del Bidasoa enpresak 1954ko otsailaren 20an argitaratutako balantze ekonomikoa<sup>106</sup> oso argia da eta xehe azaltzen ditu enpresa horren urteko kitapenak. Aipatzekoa da, trena defizitarioa izan zen urte kopuruak bikoiztu egiten duela etekina atera zutenen kopurua. Estatuak emandako diru-laguntzaei esker bizi izan zen azken urteetan, 4., 5., 6. eta 7. epigrafeetan islatzen den bezala. 1. epigrafean egindako txangoak eta gainerako gizarte eta kultur ekitaldiak jaso dira, horietan askotan trena betetzen baitzen. 2. epigrafean bunquerrak eraiki zituzten urteak ageri dira. Azaldutakoak bezalako emaitzekin eta errepedeak eragin zuen lehiarekin, ulertzekoa da Bidasoako Burdinbidea itxi behar izatea.

---

<sup>105</sup> La Voz de España. 1973ko utarrilak 9, 17. or.

<sup>106</sup> El Bidasoa (Astekaria) 1954-2-20

## Konpainiak 1954an argitaratutako balantze ekonomikoa

URTEAK	SARRERAK	GASTUAK	ALDEA	
			ETEKINAK	GALERAK
1916	260167,73	390042,51		129874,72
1917	368804,05	414154,69		45350,64
1918	520676,35	405438,37	115237,98	
1919	533195	441496	91699	
1920	60135725	442501,58	158855,67	
1921	575088,56	484455,02	90633,54	
1922	472715,26	390235,7	82479,56	
1923	497702,14	412707,01	84995,13	
1924	515329,45	438918,52	76410,93	
1925	487328,86	453810,78	33518,08	
1926	420887,3	542125,77		121238,47
1927	462482,46	599138,75		136656,29
1928	428890,1	582201,07		153310,97
1929	412364,35	604792,56		192428,2
1930	367764,17	587723,76		219959,59
1931	299693,93	556407,97		256714,04
1932	232166,67	527417,34		295250,67
1933	223295,07	511648,68		288353,61
1934	217521,46	537298,66		319777,2
1935	181787,51	548154,73		366367,22
1936	90902,59	404541,33		313638,74
1937	3752,35	176800,98		173048,63
1938	198274,02	383889,01		185614,99
1939	356237,4	492111,85		135874,45
1940	552099,01	612971,84		60872,83
1 1941	7751285,75	700730,98	74397,77	
1 1942	931772,71	837388,7	94384,07	
1 1943	896827,25	895500,24	1327,01	
1944	898324,23	1025760,05		127435,82
2 1945	1452719,85	1210378,28	242341,57	
2 1946	1734515,08	1439232,21	295282,87	
3 1947 4	1755625,41	1947781,42		192156,01
3 1948 4	1582564,25	2157416,4		574852,15
3 1949 4	1255242,13	1925999,25		670757,12
3 1950 4	1446153,33	2218400,4		772237,07
3 1951 5	1526208,08	2658903,03		1132694,95
3 1952 6	1545721,3	2650202,91		1104481,61
3 1953 7	1365814,92	2453425,24		1087610,32

1 Bagoien alokairuak sortuak dira etekinak

2 Sendotze garraioek sortuak dira etekinak

3 Lan Araudi Nazionalak eragindako defizita

4 Estatuaren diru-laguntza 300000 pezeta urtean

5 Estatuaren diru-laguntza 632317,93 pezeta 1951. urtean

6 Estatuaren diru-laguntza 965535,51 pezeta 1952. urtean

7 Estatuaren diru-laguntza 540075,32 pezeta 1953. urtean

Bidasoako Burdinbidea ez zen enpresa errentagarria izan, ez zien hartan jarritako itzaropenei erantzun, hainbat proiektutan zehaztuak horiek, Bidasoa ibaiaren arroaren industri birmoldaketan inspiraturik. Industri aurrerapen eta ekonomia garapenaren perspektibak ez ziren linearen gutxieneko iraunkortasun eta errentagarritasun bidetik joan. Izugarritzko lehia ekarri zuen errepideak, gero eta ibilgailu gehiago eta hobeak hasi baitziren errepideetan ibiltzen, horiek herri guztietara iristen ziren, eta lineako autobusak ere hasi ziren bidaiari zerbitzuak ematen. 40 urteko zerbitzua eman ondoren, Bidasoako Burdinbideak neguko arratsalde hotz batean egin zuen bere azken bidaia, 1957ko abenduaren 31n, egun hartan makina astiro-astiro abiatu zen Elizondoko geltokitik azken convoya arrastan zuela, eta ordu batzuk geroago Irungo geltokira iritsi zen. Handik ez zen inoiz berriro irtengo.

RICARDO BERODIA GORDEJUELA

Irun, 2006ko maiatza.

