

LA ESTACIÓN DE EIBAR; ALGO MÁS QUE CIEN AÑOS

Juanjo Olaizola Elordi
Burnibidearen Euskal Museoa/Museo Vasco del Ferrocarril
EuskoTren

La fachada principal de la estación de EuskoTren en Eibar está coronada por un reloj sobre el que figura en grandes caracteres la fecha de 1909, lo que a algunos ha hecho pensar que este edificio se levantó en dicho año. Sin embargo, el ferrocarril que pasa por la villa armera se inauguró muchos años antes, en concreto el 17 de septiembre de 1887, acto que fue presidido por la Reina Regente, María Cristina de Habsburgo y Lorena, tal y como recogió la prensa de la época.¹ Debido a este desfase entre fechas, algunos han llegado a suponer que, en un principio, Eibar no contó con una estación propia y que la única dependencia que atendía las necesidades de la población era la estación de Málzaga. Incluso la edición local de *El Correo* publicó el año pasado una crónica firmada bajo las iniciales A.L. en la que afirmaba con rotundidad este extremo.²

¡Nada más lejos de la realidad! La empresa concesionaria del ferrocarril de Durango a Zumárraga, integrada en 1906 en la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, no podía pasar de largo por la población más importante de su recorrido, tanto en número de habitantes como en desarrollo económico e industrial, y menos cuando una buena parte de los accionistas de la sociedad promotora del tren eran precisamente eibarreses, como es el caso del escultor Placido Zuloaga y Zuloaga, el fabricante de armas Ignacio de Ibarzabal e Iriondo, el marqués de Santa Cruz y otros muchos emprendedores como José María Mendiola, Juan Manuel Orbea, Fernando Arrate, Pedro Acha, Miguel Badiola, Tomás Irueta, Saturnino Areitio, Sabas Anitua, Inocencio Ortiz de Zárate, Trifón Bascarán, Blas Salaverría, Canuto Echevarría, Pablo Juaristi, Domingo Alberdi, Juan Eguiazu, Narciso Zulaica, José Aranguren, Juan Bautista Alberdi, Anacleto Juaristi, Lucas Anitua, Pedro Bascarán, Tomás Beristáin, Manuel Beristáin, Jacinto Orbea y Diego Iñarrairegui, entre otros.³

Desde el primer momento, Eibar contó con una terminal ferroviaria situada, como en la actualidad, en la coronación de la calle de la Estación. De hecho, cuando la Reina María Cristina inauguró el ferrocarril, bajó del tren en sus andenes, ya que los actos centrales de la inauguración de la sección comprendida entre Zaldibar y Elgoibar se celebraron precisamente en Eibar.

Las dependencias que estableció la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga en la cabecera de la eibarresa calle de la Estación se emplazaron en el punto kilométrico 18,470 de esta línea.⁴ Sus instalaciones contaban, en origen, con un edificio para la atención de los viajeros y un almacén para el servicio de mercancías, así como un andén, vía general, de cruzamiento y un apartadero.

¹ *El Noticiero Bilbaíno*, 20 de septiembre de 1887, p. 2.

² *El Correo*, 3 de agosto de 2008. Se puede consultar en internet en la web de dicho periódico: <http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080803/guiuzcoa/estacion-centenaria-20080803.html>

³ *Gaceta de Madrid*, 2 de junio de 1884, N° 154, p. 600.

⁴ Actual pk. 48,742 de la línea Bilbao a San Sebastián.

El edificio destinado al servicio de viajeros era de una sola planta en cuyo centro se ubicaba el vestíbulo, a la derecha la taquilla, el telégrafo y los despachos del jefe de estación el factor y la inspección, mientras que a la izquierda se emplazaba la vivienda para el jefe de estación compuesta de cocina, comedor y tres habitaciones.

El rápido desarrollo que adquirió Eibar en los últimos años del siglo XIX y principios del XX hizo que las dependencias de la primitiva estación de Eibar resultaran pequeñas para atender correctamente las necesidades de la población. En consecuencia, en el año 1907 la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados inició un ambicioso programa de modernización de sus instalaciones que concluyó dos años más tarde. El edificio de viajeros se reformó por completo, con la reconstrucción de sus fachadas y la reordenación de sus espacios interiores, lo que supuso la desaparición de la vivienda del jefe de estación de la planta baja, zona que pasó a ser ocupada por el despacho para el transporte de mercancías en régimen de Gran Velocidad. Además, se levantó un segundo piso en el que se distribuyeron dos viviendas para los empleados, dotada cada una de ellas de cocina, comedor y tres espaciosas habitaciones. El conjunto se completó con la instalación de una marquesina en voladizo sobre el andén.⁵

Las obras de ampliación de la estación de Eibar concluyeron en el año 1909 y, por tanto, este es el motivo por el que aparezca esta fecha sobre el reloj que corona la fachada principal. De este modo, en el momento de redactar estas líneas no se celebra el centenario de la estación de Eibar sino los cien años de su primera remodelación de envergadura.

Pese a la importante inversión realizada, el creciente desarrollo fabril de Eibar hizo que pronto fuera necesario ampliar las instalaciones de su estación. De este modo, en 1919 se construyó una vía de apartadero para el servicio de la fábrica La Industrial Orbea⁶ y en 1935 se contrató con la empresa Martín Errasti y Cía. la construcción de un nuevo almacén de llegadas.⁷ Un año más tarde, durante la Guerra Civil, la estación de Eibar fue objeto de varios ataques de la artillería y aviación del ejército franquista.

En 1941, una vez superado el conflicto, se procedió a una nueva reforma de la estación, actuación que fue encomendada a la empresa Construcciones Altuna,⁸ en la que se estableció una tercera vía de cruzamiento. Además se procedió a instalar en los dos andenes unas sencillas, pero a la vez elegantes, marquesinas cuya estructura se realizó mediante el aprovechamiento de viejos carriles.⁹

Desde los años cuarenta la estación de Eibar no experimentó cambios de importancia hasta 1980, momento en que, tras la práctica desaparición del tráfico de cargas por ferrocarril, el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco decidió ceder el antiguo almacén de mercancías al obispado de San Sebastián, institución que aprovechó estas dependencias, convenientemente remodeladas, para establecer la sede de la parroquia de San Agustín. Posteriormente, se han realizado diversas remodelaciones del vestíbulo a la espera de que en breve comiencen las nuevas obras de modernización de esta

⁵ Ferrocarriles Vascongados, *Memoria del ejercicio 1909*, p. 22.

⁶ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones, N° 3*, p. 80.

⁷ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 6*, p. 70.

⁸ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 7*, p. 270.

⁹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 7*, p. 306. El curvado de los carriles se contrató a La Basconia.

estación, una de las que en la actualidad registra mayor movimiento de viajeros de todo EuskoTren.

OTRAS ESTACIONES EIBARRESAS

Junto a las dependencias situadas en la coronación de la calle de la Estación, Eibar ha contado a lo largo de la historia con otras estaciones y apeaderos como es el caso de Málzaga, Ardanza, Unibersitatea, Amaña y Azitain.

La estación de Málzaga

Debido a su especial situación geográfica, en la confluencia de los valles del Ego y el Deba, la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga eligió el término de Málzaga para establecer, en el punto kilométrico 20,920 de sus vías,¹⁰ la bifurcación de sus líneas hacia Zumárraga o hacia la factoría de los Altos Hornos de San Pedro de Carquízano en Elgoibar. La posterior prolongación de esta última vía hacia Deba y San Sebastián supuso un notable incremento del tráfico y del trasbordo de viajeros y mercancías en este lugar. Sus primitivas dependencias contaban, a finales del siglo XIX con cuatro vías y dos andenes.

El constante trasbordo entre trenes que registraba la primitiva estación de Málzaga impulsó en 1912 al Consejo de Administración de los Ferrocarriles Vascongados a ampliar las instalaciones mediante la construcción de una nueva estación, especializada en el servicio de mercancías, en la orilla derecha del río Deba, sobre las vías del ramal de Zumárraga. La nueva dependencia contaba con cuatro vías de paso y una muerta, con capacidad para estacionar hasta 120 vagones y que, además, enlazaban con la línea general en dirección a Carquízano mediante una cerradísima curva de 60 metros de radio. De este modo se establecía un triángulo de vías en este punto, lo que facilitaba la inversión del sentido de marcha de las locomotoras.¹¹ El conjunto se completaba con otras cinco vías muertas.

En 1914, Ferrocarriles Vascongados decidió construir en Málzaga un pequeño taller, dotado de su correspondiente foso de revisión para reparaciones de locomotoras y vagones.¹² Diez años más tarde, en 1925, se procedió a la construcción de un edificio de dos plantas, ampliado con un tercer piso en 1942, para vivienda de los numerosos agentes que prestaban sus servicios en esta estación.¹³

La intensa actividad de la estación de Málzaga se vio incrementada, a partir de 1919, con la inauguración del ferrocarril Vasco-Navarro. Ese mismo año Ferrocarriles Vascongados decidió gestionar directamente una cantera de ofita para la obtención de balasto, situada en las inmediaciones y que hasta entonces habían explotado los contratistas Pedro Ugarte e Ignacio Zabala.¹⁴

¹⁰ Actual pk. 51,086 de la línea Bilbao a San Sebastián.

¹¹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración, N° 1*, p. 343.

¹² Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones, N° 1-2*, p. 134.

¹³ Ferrocarriles Vascongados, *Memoria del ejercicio 1925*, p. 11.

¹⁴ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones, N° 3*, p. 185.

En la estación de Málzaga se trabajaba con intensidad, día y noche, pero como la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados consideraba que era importante no desatender las necesidades espirituales de sus agentes aprobó, el 5 de enero de 1927, la construcción de una capilla con capacidad para 60 personas.¹⁵ Las obras se adjudicaron al contratista eibarrés Martín Errasti y el 24 de octubre del mismo año se procedió, con toda solemnidad, a la bendición del acto de colocación de la primera piedra.¹⁶

La capilla de Málzaga, dedicada a San Rafael, fue inaugurada el 13 de marzo de 1929,¹⁷ pero durante la Guerra Civil quedó prácticamente destruida como consecuencia de los duros combates que se libraron en esta zona. La reconstrucción del templo no se inició hasta el 22 de mayo de 1942 y el 24 de octubre de 1944 se procedió a su reinauguración.¹⁸ Otras dependencias, sobre todo la vivienda del jefe de estación se vieron afectadas por la voladura del puente sobre el río que destruyeron los republicanos en su retirada, lo que exigió reparaciones por valor de 3.424,80 pesetas.¹⁹

La clausura del ferrocarril Vasco-Navarro en 1967 supuso el inicio de la decadencia de la estación de Málzaga. Tras la desaparición del trasbordo a los trenes con destino a Vitoria se cerró su cantina, muy popular entre los viajeros de los Ferrocarriles Vascongados por sus magníficos bocadillos de merluza frita, y poco más tarde se abandonó el edificio de viviendas y la capilla de San Rafael. Tras la definitiva supresión del ramal de Zumárraga se levantó la estación de mercancías, cuyos terrenos ocupa en la actualidad la empresa Vicente Gabilondo e Hijos.

En 1978 Feve remodeló la antigua estación de viajeros, al renovar y elevar sus viejos andenes, que todavía prestaron servicio hasta el año 1990. Sin embargo, tras largos años de abandono, la incorporación de sus instalaciones al CTC en 2004 ha permitido recuperar cierta actividad, ya que sus vías se utilizan ocasionalmente para efectuar cruces.

Ardanza

A las estaciones de Eibar y Málzaga, abiertas ambas al servicio ferroviario en 1887, les sigue cronológicamente el apeadero de Ardanza.

La primera dependencia ferroviaria bautizada con el nombre de Ardanza era un modesto apartadero, dotado de una sola vía, establecido en el año 1905 en el punto kilométrico 17,820 de la línea de Durango a Zumárraga, un lugar situado en las inmediaciones del apeadero provisional que recientemente ha establecido Euskal Trenbide Sarea mientras duren las obras de remodelación de la que hoy en día conocemos como estación de Ardanza. Este apartadero daba servicio a un almacén propiedad del empresario Marcos Muñoz y solo se empleaba para el transporte de mercancías.

Dado que la estación de ferrocarril de Eibar se encontraba relativamente alejada del núcleo principal de la población, el Ayuntamiento solicitó en la primavera de 1914 que

¹⁵ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 3*, p. 328.

¹⁶ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 3*, p. 466.

¹⁷ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 4*, p. 235 y 443.

¹⁸ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 8*, p. 113.

¹⁹ Ferrocarriles Vascongados, *Reconstrucciones y reparaciones por guerra*. 26 de junio de 1941.

se habilitase en el apartadero de Ardanza, situado muy cerca de la casa consistorial de la villa armera, un andén para el servicio de viajeros.²⁰

Aunque la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados denegó las primeras peticiones del Ayuntamiento, el 8 de enero de 1924 decidió establecer este apeadero, pero unos metros más abajo, en concreto, en el punto kilométrico 17,728,²¹ en la trasera de la casa consistorial. La instalación, que contaba con un modesto andén, heredó el nombre del antiguo apartadero del señor Marcos Muñoz, cuando por su ubicación en realidad le habría correspondido el nombre de Unzaga o el de San Andrés.

Tras la Guerra Civil, el apeadero de Ardanza se cerró al tráfico, y no fue rehabilitado hasta el 29 de octubre de 1951, cuando se estableció la parada de dos trenes diarios en este punto.²² Más tarde, se ampliaría el número de circulaciones y, en 1960, se construyó un refugio y una taquilla para venta de billetes, dependencias que se mantuvieron en activo hasta el 22 de octubre de 2008. En esa fecha fueron provisionalmente sustituidas con el fin de proceder a su completa modernización y ampliación. La apertura de las nuevas instalaciones sería una buena ocasión para rebautizar esta dependencia con el nombre de Unzaga o el de San Andrés.

Unibersitatea

Este apeadero, situado en el punto kilométrico 46,700 de la línea Bilbao a San Sebastián, fue establecido por EuskoTren el 29 de septiembre de 1989 con motivo de la inauguración del denominado «Tranvía» de Ermua a Eibar. En principio contaba con un andén y su correspondiente refugio, pero en 1994 se procedió a su ampliación, con la construcción de un segundo andén y una vía de cruce que permitió duplicar la frecuencia del servicio en este trayecto. Posteriormente, en 2003, el Ayuntamiento de Eibar ha construido sobre esta instalación un paseo en voladizo.

Amaña

Este modesto apeadero, situado en el punto kilométrico 47,500 y dotado de un andén con su correspondiente refugio, fue establecido el 29 de septiembre de 1989 con ocasión de la puesta en servicio del «Tranvía» de Ermua a Eibar.

Azitain

Sencillo apeadero establecido por EuskoTren el año 1990 al ampliar el recorrido del «Tranvía» de Ermua a Eibar hasta este barrio eibarrés. Situado en el punto kilométrico 49,543 cuenta únicamente de un andén y un sencillo refugio. En la actualidad está prevista su sustitución por una nueva dependencia mejor orientada respecto al barrio de Azitain y dotado de instalaciones más acordes con el servicio previsto.

²⁰ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones, N° 1-2*, p. 110.

²¹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones, N° 4*, p. 378. Actual pk. 47,979 de la línea Bilbao a San Sebastián.

²² Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración N° 10*, p. 44.