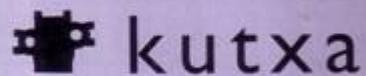
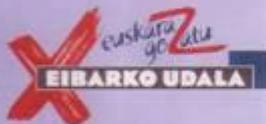


EXFIBAR 2009

XL. Seilu erakusketa
XL Exposición Filatélica



ESTACIÓN FERROCARRIL 19/9/1887





ASOCIACION FILATELICA ARRATE ARRATE FILATELDI ELKARTEA

Email: luismariado@euskalnet.net

Apartado, 33

20600 EIBAR (Gipuzkoa)

BATZORDE ANTOLATZAILEA • COMISIÓN ORGANIZADORA

<i>PRESIDENTEA / PRESIDENTE:</i>	<i>Fidel Sáez Aguinaga</i>
<i>IDAZKARIA / SECRETARIO:</i>	<i>Juan Gómez Barranco</i>
<i>DIRUZAINA / TESORERO:</i>	<i>Alberto Elizondo Retolaza</i>
<i>HARREMAN ARDURADUNA / RELACIONES PÚBLICAS:</i>	<i>Diego Aguilar Verdejo</i>
<i>ERAKUSKETAREN BOKALA / VOCAL DE EXPOSICIÓN:</i>	<i>Jenaro Escibano</i>
<i>MONTAJEA / MONTAJE:</i>	<i>Isidro Rejo Lorenzo</i> <i>Luis M^o Dominguez Gallo</i>

EPAI-MAHAIK • JURADO

<i>José Angel López Fernandez-Velilla</i>	<i>Donostia</i>
<i>Jose M^o Ortuondo Menchaca</i>	<i>Bilbo</i>
<i>Fernández de Veilla</i>	<i>Donosti</i>
<i>Juan Manuel Cerrato Garcia</i>	<i>Gasteiz</i>
<i>Begoña Imaz Ortiz</i>	<i>Gasteiz</i>
<i>Fidel Sáez Aguinaga</i>	<i>Eibar</i>
<i>Urbano Pérez Zarandona</i>	<i>Basauri</i>

EPAI-MAIAK IKASLEAK • JURADOS APRENDICES

<i>Diego Aguilar Verdejo</i>	<i>Eibar</i>
<i>Isidro Rejo Lorenzo</i>	<i>Eibar</i>

2009ko azaroaren 22tik 29ra

Ordutegia:

Astelehenetik ostiralera: 18:00-20:00
Larunbata eta igandea: 12:00-14:00, 18:00-20:00

22 al 29 de Noviembre de 2009

Horario:

De lunes a viernes: 18:00-20:00
Sábado y domingo: 12:00-14:00, 18:00-20:00



JATORBRIZKOA
MATASELLO ORIGINAL DE
José Ángel López

Horario del matasello
Día 22: 12:00-14:00 h 18:00-20:00 h.

LA ESTACIÓN DE EIBAR; ALGO MÁS QUE CIEN AÑOS EIBARKO GELTOKIA EDO "ESTAZIÑUA": EHUN URTE BAINO ZERBAIT GEHIAGO

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



4
Ezibarr 2009 • XI. seilur erakusketa

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 Málaga. Incluso la edición local de El Correo publicó el

Eibarko EuskoTrenaren geltokiko fatxada nagusiaren goiko aldean erloju bat dago eta erloju horretan 1909 urtea dago zenbaki handietan idatzia; hori ikusita batzuk uste dute eraikina urte hartan eraiki zela. Ostera, armaginen herria zeharkatzen duen trenbidea askoz lehenago inauguratu zen, 1887ko irailaren 17an hain zuzen ere, sasoi hartako egunkarietan¹ agertzen denez, Maria Cristina de Habsburgo Lorena erregina erregenteak burutu zuen ekitaldia. Daten artean dagoen alde hori dela eta, batzuk uste izan dute hasieran Eibarrek ez zuela bere geltoki propiorik, eta herriaren premiak betetzen zituen geltoki bakararra Maltzagakoa zela. *El Correo* egunkariak Eibarko albisteetarako duen sailean ere joan zen urtean AL inzialekin izen-

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

¹ *El Noticiero Bilbaino*, 1887ko irailaren 20a, 2. orr.

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 Beristaín, Manuel Beristaín, 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,

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

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

petutako kronika² bat zekarren hori horrela zela baieztatzen.



Ez da horrela, inondik inora ere!. Durangotik Zumarragara bitarteko trenbidearen emakida zuen enpresak, 1906. urtean “Compañía de los Ferrocarriles Vascongados” en integratutakoak, ezin zuen bere ibilbidean biztanle-kopuruagatik eta garapen ekonomiko eta industrialagatik inguruan zegoen herririk garrantzitsuenean gelditu gabe igaro, eta gutxiago oraindik trena sustatu zuen sozietatearen akzionista gehienak eibartarrak zirenean: tartean ziren Placido Zuloaga Zuloaga, Ignacio Ibarzabal Iriondo armagina, Santa Cruz markesa eta beste ekintzaile asko eta asko, 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 Beristaín, Manuel Beristaín, Jacinto Orbea eta Diego Iñarrairegui, batzuk aipatzearren.³

² *El Correo*, 2008ko abuztuaren 3a, internet-en kontsultatzeko, egunkariaren webgunean.

³ *Gaceta de Madrid*, 1884ko ekainaren 2º, 154. alea, 600. orr.

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 eiba-

Eibarren lehenengotik izan zuen trenbide-terminala, gaur egun bezala, Estaziño kalearen akaberan zegoena. Maria Cristina erreginak trenbidea inauguratu zuen egunean hantxe jaitsi zen trenetik, hain zuzen ere Zaldibarretik Elgoibarrera bitarteko zatiaren inaugurazio-ekitaldi nagusiak Eibarren ospatu zirelako.



Gastrillo Ortuoste Fondoak. Eibarko Udaltzainak

rresa 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.

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 ins-

Durangotik Zumarragara bitarteko trenbidearen enpresak, Eibarko Estaziño kalearen amaieran jaso zituen bulegoak linearen 18,470 kilometro-puntuan. ⁴Instalazio haietan, hasieran, bidaiariak hartzeko eraikin bat eta merkantzia-zerbitzurako biltegi bat zeuden; horrez gain, nasa edo andena, trenbide nagusia, trenak gurutzatzeko bidea eta trenbide nagusiaren saihetseko trenbide-atala edo bazterlekua.

Bidaiarien zerbitzura jarritako eraikinak oin bakarra zuen; erdian atondoa zuen;

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

⁴ 48,742 kilometroa, Bilbo-Donostia linean.

pección, 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,

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

eskuman txarteldegia, telegrafoa eta bulegoak, geltokiko buruarena bata, faktorearena edo markatzailearena bestea eta ikuskaritzarena azkena; ezkerreko aldean geltoki-buruaren etxebizitza zegoen, sukaldea, jangela eta hiru gela zituena.

Eibarrek garapen handia eta azkarra izan zuen XIX. mendearen azken urteetan eta XX.aren hasierakoetan; horren ondorioz, Eibarrek ordura arte izan zuen tren-geltokiaren barneak edo dependentsiak laster txiki geratu ziren herriko jendearen premiak zuzen eta ganoraz bete ahal izateko. Halatan, 1907. urtean, "Compañía de los Ferrocarriles Vascongados"ek bere instalazioak modernizatzeko programa sakon bati ekin zion, handik urte bira amaituko zuena. Bidaiarien eraikina goitik behera berriztatu zen, fatxadak berreraiki eta barruko lekuak berrantolatu egin zitzaizkion; horren ondorioz geltoki-buruaren etxebizitza kendu egin zen, eta etxe hura zegoen lekuan abiadura handiko merkantzien garraiorako bulegoa jarri zen. Horrez gain bigarren pisua jaso zen; han, beharginendako etxebizitza bi ipini ziren, etxe bakoitzak sukaldea, jangela eta hiru gela eder zituen. Hori dena osatzeko markesina bat jarri zen nasaren gainean.⁵

Eibarko geltokia handitzeko obra haiek 1909. urtean amaitu ziren; horrexegatik azaltzen da fetxa edo data hori fatxada nagusiaren gailurrean dagoen erlojuan.

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

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

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.

1941ean, gerra amaituta, geltokia berriro konpondu zen, Construcciones Altuna⁸ izan zen horren ardura hartu zuen enpresa. Trenak gurutzatzeko hirugarren bide bat egin zen, nasa bietan markesina xume baina dotore batzuk jarri ziren, horien egitura egiteko trenbidearen antzinako karrilak⁹ aprobetxatu ziren.

Urte hartatik aurrera Eibarko geltokiak ez zuen aldaketa handiegirik izan harik eta 1980an, merkantzien trafikoa desagertzeaz zegoela eta, Eusko Jaur-laritzako Garraio Sailak merkantzien biltegi zaharra Donostiako eliz barrutiaren eskuetan uztea erabaki zuen arte; elizak, instalazio haiek behar bezala moldatu eta San Agustín parrokiaren egoitza ipini zuen bertan. Gerora, tren geltokiaren atondoan beste birmoldaketa batzuk ere egin izan dira; hemendik denbora gutxi barru hasiko dira geltokia berritze-ko obra berriak, une honetan Euskotren osoaren bidaiari-mugimendu handiena duen geltokia baita.



⁸ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, 3. zenbakia, 80. orr.

⁹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 7. alea, 306. orr. Karrilen kurbak egiteko, La Basconia enpresa kontratatu zen.

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, Unibersitate, 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

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

EIBARKO BESTE TREN GELTOKI BATZUK.

Estaziño kalean dagoen tren geltokiaz gain, Eibarrek, historian zehar beste tren-geltoki eta tren-geraleku batzuk izan ditu: Maltzaga, Ardantza, Unibersitate, Amaña eta Azitain.

MALTZAGAKO TREN GELTOKIA

Egoera geografiko berezia duenez, Ego eta Deba haranak elkartzen diren lekua delako, orduko "Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumarraga" k Maltzaga aukeratu zuen, 20,920 kilometropuntua¹⁰ hain zuzen ere trenen bidebanatzea egiteko: linea bat Zumarragara eta bestea Elgoibarko Karkizanoko San Pedro labe-garaietara. San Pedro fabrikako trenbidea, geroxeago Debara eta Donostiara luzatu zen eta horrek asko

¹⁰ Gaur egun 51,086 kilometro-puntua Bilbo-Donostia trenbidean.

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

ugaldu zuen Maltzagako geltokiaren bi-daiari-kopurua eta merkantzien joan-etorria. Hasiera hartan, XIX. mendearen akaberan, lau bide eta bi nasa zituen.



Maltzagako geltoki zaharrean tren-al-daketak edo transbordoak etengabeak zirela ikusita, Ferrocarriles Vascongadosen Administrazio Kontseiluak 1912an instalazioak handitzea eta hobetzea erabaki zuen; horretarako tren-geltoki berri bat jarri zuen merkantziendako Deba errekaaren eskumako aldean, Zumarragara zihon trenbidearen aldean. Geltoki berriak lau trenbide zituen eta bazter trenbide bat, 120 bagoi hartzeko kapazitatearekin; gainera, Karkizanora zihon linearekin lotuta zeuden 60 metroko radioa zuen kurba itxikitik. Era horretan, Maltzagan, trenbide-triangelu bat eratu zen, lokomotoren martxaren noranzkoa¹¹ aldatzeko gauzak erraz jartzen zituena. Horrekin batera beste bost bazterbide zeuden.

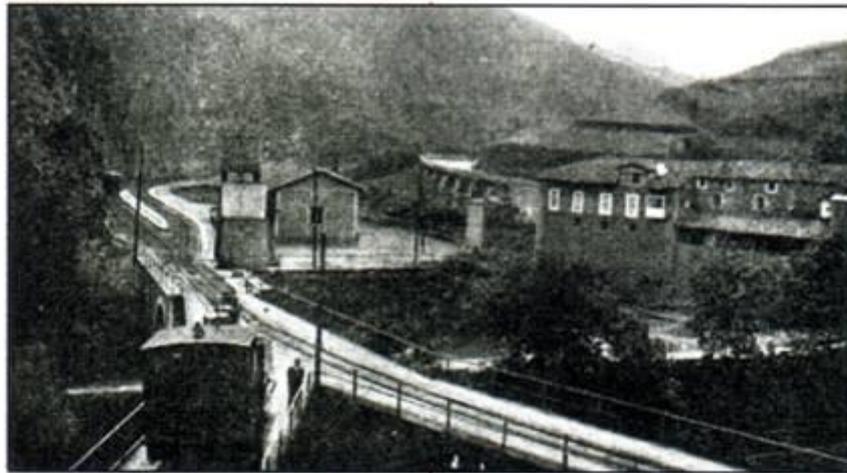
1914an, Ferrocarriles Vascongados-ek Maltzagan tailer txiki bat egitea erabaki zuen, lokomotorak eta bagoiak konpontzeko behar zen zulogunearekin.¹²

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.

¹¹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 1. alea, 343. orr.

¹² Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, 1-2 zenb., 134. orr.



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

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

Handik hamar bat urtera, 1925ean, solairu biko eraikin bat egin zen eta 1942an beste hirugarren pisu bat gehitu zitzaion geltoki hartan¹³ bizi ziren behargin guztiek etxea izan zezaten.

Maltzagako tren-geltokiak zuen jardun etengabea areagotu egin zen 1919tik aurrera Vasco-Navarroa inauguratu zenean. Urte hartan, Ferrocarriles Vascongados-ek ofita harrobi bat hartu eta zuzenean berak kudeatzea erabaki zuen balastoa edo legarra izateko; geltokitik gertu zegoen harrobia eta ordura arte Pedro Ugarte eta Ignacio Zabala¹⁴ kontratistek ustiatutakoa zen.

Maltzagako geltokian lana gogor egiten zen, egunez eta gauez; Compañía de Ferrocarriles Vascongados-i egoki iritzi zitzaion bere beharginen premia espiritualak asetzea eta 1927ko urtarrilaren

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

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

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

¹⁴ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, 3. zenb. 185. orr.

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 edifi-

Sean ermita bat jasotzea erabaki zuen, barruan 60 pertsona¹⁵ hartzeko lain izango zena. Obra hura Eibarko Martín Errasti kontratistaren esku geratu zen eta urte hartako urriaren 24an jarri eta bedeinkatu zen lehenengo harria¹⁶, hotsandiko ekitaldi hunkigarri batean.

San Rafael ermita 1929ko martxoaren 13an¹⁷ inauguratu zen, baina gerratean zeharo suntsituta geratu zen inguru hartan izandako borroka latzen ondorioz. Ez zen berriro jaso 1942ko maiatzaren 22ra arte; 1944ko urriaren 24an¹⁸ inauguratu zen berriro. Gerratean, Maltzagako geltokiaren beste elementu batzuk ere kalte handiak jasan zituzten -batik bat geltoki-buruaren etxeak- errepublikazaleek erretiratzerakoan erreka gaineko zubia lehertu zutenean apurtu zirenak, konponketek 3.424,80 pezeta-ko¹⁹ kostua izan zuten.

Maltzagako tren-geltokiaren maldan beherakoa 1967an hasi zen, Vasco-Navarro itxi zenean. Gazteisera zihoazen trenetarako aldaketa desagertu egin zenez hango kantina ere itxi egin zen; kantinek, Maltzagako geltokia erabiltzen zuten bidaiaren artean ospe handia zuen legatz frijituarekin egindako ogitartekoak zoragarriengatik. Gerorako etxebizitza-erakina eta San Rafael er-

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.

¹⁵ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 3. zkia., 328. orr.

¹⁶ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 3. zkia, 466. orr.

¹⁷ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 4. zkia, 235. eta 443. orr.

¹⁸ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración*, 8. zkia. 113. orr.

¹⁹ Ferrocarriles Vascongados, *Reconstrucciones y reparaciones por guerra*, 1941eko ekainaren 26a.

cio 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.

mita ere abandonatuta geratu ziren. Zumarragako tren-adarra kendu zenean, merkantzien geltokia ere kendu egin zen. Gaur egun, haren lurak Vicente Gabilondo e Hijos enpresak okupatzen ditu.

1978an, Feve-k bidaiarien antzinako tren-geltokia konpondu zuen nasa zaharrak jaso eta berritzerakoan, 1990. urtean oraindik hasierako nasak baitzeuden. Ostera, urte askoan erdi baztertuta egon eta gero, bertako instalazioak CTCri erantsi zitzaizkion 2004. urtean eta horri esker zertxobait gehiago erabiltzen da, hango trenbide-zatia noizbehinka trenak gurutzatzeko erabiltzen delako.



ARDANZA

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

ARDANTZA

Eibar eta Maltzaga izan ziren lehenak 1887an, ondoren, Ardantzako geralekua etorri zen. Ardantza izena jaso zuen lehenengo trenbide-elementua bazter-

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 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



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

trenbide xume bat zen, bide bakarrekoa, 1905. urtean Durangotik Zumarragara bitarteko trenbidearen 17,820 kilometropuntuan jarri zena, orain dela gutxi Euskal Trenbide Sareak, gaur egun Ardanzako geralekua izenez ezagutzen dugunaren birmoldaketa-obrak egin arte behin behinerako jarri duen geralekutik gertu zegoena. Bazter-trenbide zahar hura Marcos Muñoz enpresariaren jabetzako biltegi bati zerbitzua ematekoa zen, eta merkantziendako bakarrik erabiltzen zen.

Eibarko trenbidearen geltoki nagusia herraren bihotzetik urrun samar geratzen zenez, Udalak, 1914ko udaberrian, Ardanzako bazter-trenbide hartan -udaletxetik oso gertu zegoena- bidaiariendako²¹ nasa jartzea eskatu zuen.

Udalak egindako lehenengo eskaera haiei ezetza eman zien Ferrocarriles Vascongadosak, baina azkenean, 1924ko urtarrilaren 8an geraleku hura jartzea erabaki zuen, metro batzuk beheraxeago, 17,728²² kilometropuntuan hain zuzen ere, udaletxearen ostean. Nasa xume bat zuen eta Marcos Muñozen bazter-trenbide zaharraren izena hartu zen, lekuaren aldetik, Untzaga edo San Andres izena zegokionean.

Gerra ostean, Ardanzako geralekua itxi egin zen eta ez zen berregokitu 1951eko urriaren 29ra arte, leku hartan²³ egunean tren bi geratu behar zirela

²¹ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, 1-2 zkia, 110. orr.

²² Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas de las Comisiones*, 4. zkia, 378. orr, gaur egun 47,979 kilometropuntua Bilbo-Donostia linean.

²³ Ferrocarriles Vascongados, *Libro de Actas del Consejo de Administración* 10. zkia, 44. orr.

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.

UNIBERTSITATEA

Este apeadero, situado en el punto kilométrico 46,700 de la línea Bilbao a San

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.

erabaki zen arte. Urteek aurrera egin ahala, gehiago ziren han geratzen ziren trenak, eta 1960. urtean trenaren txartelak saltzeko txarteldegi bat eta aterpe bat ipini ziren, 2008ko urriaren 22ra arte martxan egon ziren instalazioak; geralekua goitik behera konpondu eta handitzeko itxi egin ziren. Instalazio berriak zabaltzerakoan ona izango litzateke geraleku horri Untzaga edo San Andres izena ipintzea.

UNIBERTSITATEA.

Geraleku hau, Bilbotik Donostiarako linearen 46,700 kilometro-puntuan dagoena, 1989ko irailaren 29an jarri zuen Euskotrenek Ermutik Eibarrera bitarteko "tranbia" inauguratu zelako. Hasiaran, nasa eta aterpea zituen, 1994an bigarren nasa eta trenak gurutzatzeko bidea egin ziren, horri esker, ibilbide horren zerbitzu-maiztasuna bikoiztu egin zen. 2003. urtean, Eibarko udalak, trenbidearen gainean pasealeku bat eraiki zuen.

AMAÑA

Geraleku txiki hori, 47,500 kilometro-puntuan dagoena, 1989ko irailaren 29an zabaldu zen Ermutik Eibarrerako tranbia martxan jarri zelako, nasa bat eta aterpea ditu.

AZITAIN.

Euskotrenek 1990ean zabaldu zuen Ermutik Eibarrera bitarteko tranbiaren ibilbidea auzo hartaraino luzatzea erabaki zenean. 49,543 kilometro-puntuan

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.

dago eta nasa eta aterpe xume bat ditu. Gaur egun, haren ordeaz Azitain auzoari hobeto letorkiokeen beste geraleku berri bat egiteko asmoa dago, aurreikusten den zerbitzuarendako instalazio egokiagoak izangodituena.



BREVE HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL PAÍS VASCO

Juanjo Olaizola Elordi
Museo Vasco del Ferrocarril EuskoTren



18

Ezkiar 2009 • X.L. seilu erakusketa

Los primeros antecedentes ferroviarios en nuestra comunidad autónoma se registran en 1832, tan sólo dos años después de la inauguración del primer ferrocarril del mundo entre Liverpool y Manchester (1830). Es en esta fecha cuando Pedro Novia Salcedo presenta el «Plan de Iguala» de mejora de los caminos del territorio Foral de Bizkaia, proponiendo la construcción de un «Caminero de Hierro» entre Bilbao y Balmaseda, primer eslabón de un futuro ferrocarril que por un extremo debía de continuar hacia Burgos y Madrid y por otro hacia la frontera. El estallido de la primera guerra carlista, así como la posterior abolición de los fueros paralizaron el desarrollo del proyecto.

En 1845 fueron nuevamente las instituciones vizcaínas las que promovieron la construcción de un ferrocarril de Madrid a Irún

pasando por Bilbao. Se contrató al reputado ingeniero británico Alexander Ross, quién junto a Stephenson y Brunel está considerado como uno de los padres del ferrocarril, se estudió el trazado más conveniente y se obtuvo la concesión, llegando a formarse una Compañía explotadora. Sin embargo la crisis que experimentaron las principales bolsas del mundo en aquellos años alejó los capitales y aunque se traspasó la concesión al polémico banquero José de Salamanca, el proyecto quedó frustrado nuevamente.

LOS PRIMEROS FERROCARRILES:

La vía ancha

Las leyes de Banca de y de Ferrocarriles aprobadas por el gobierno del Bienio Liberal en 1855 y 1856, permitieron el desarro-

zado finalmente adoptado, las fuerzas políticas, sociales y económicas de Vizcaya se movilaron con el propósito de construir un ferrocarril que permitiera la unión con la línea general del Norte. El apoyo de determinados grupos de presión de la Rioja impulsó finalmente a la construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, con enlace en la primera localidad con el ferrocarril de Zaragoza a Pamplona, aunque finalmente el empalme se estableció en Castejón de Ebro, y que a su vez conectaba con la Compañía del Norte en Miranda de Ebro.



En 1858 se fundó en la capital vizcaína el Banco de Bilbao, con un objetivo prioritario: financiar las obras de construcción del ferrocarril de Tudela a Bilbao, que a diferencia del Norte, sería construido mayoritariamente con capital local. Sin embargo, el coste final del ferrocarril, inaugurado el 31 de Agosto de 1863, triplicó lo inicialmente presupuestado, por lo que desde un principio, la vida económica de la empresa fue muy difícil a pesar de que el tráfico respondió a las expectativas iniciales. Sin embargo, el estallido de la segunda guerra carlista paralizó el servicio y la empresa entró en una aguda crisis que solamente se solventaría con su absorción por parte de la Compañía del Norte en 1878.

La quiebra del ferrocarril de Tudela a Bilbao es un hecho fundamental en el desarrollo posterior de los ferrocarriles de Euskadi ya que retrajo al capital de nuevas aventuras fe-

roviarias y no sería hasta 1882, cuando los inversores se volvieron a interesar por este tipo de negocios con la construcción del ferrocarril de Bilbao a Durango. Sin embargo, el tren de Bilbao a Durango, que registró desde sus inicios un gran éxito económico y comercial, era de vía métrica lo que llevó a la errónea interpretación de que tan sólo los ferrocarriles de vía estrecha podían ser rentables. Esto supuso un inusitado desarrollo de esta clase de ferrocarriles construyéndose en vía métrica líneas que, como las de Bilbao a San Sebastián o de Santander a Bilbao, debieron construirse en vía normal.

Ferrocarriles mineros

Entre tanto, en la zona minera de Vizcaya surgieron diversas iniciativas para poner en comunicación las minas con la ría del Nervión, lo que permitiría la exportación masiva de minerales cuyos beneficios facilitaron más tarde la consolidación de un importante tejido industrial. La primera iniciativa partió de la propia Diputación de Vizcaya, que construyó el Ferrocarril de Triano entre los embarcaderos de Sestao (La Punta) y Ortuella, inaugurado el 26 de Junio de 1865. Esta línea fue prolongada a San Julián de Musques el 26 de Julio de 1890. Construida en vía ancha, el intenso tráfico de minerales que registró desde un inicio convirtió durante muchos años a este ferrocarril en una de las principales fuentes de ingresos de la Diputación de Vizcaya, siendo, junto al Fe-



rocarril del Urola del que se hablará más adelante, el único ferrocarril construido por una institución provincial en España.

El éxito del Ferrocarril de Triano impulsó a las empresas mineras a la construcción de sus propios ferrocarriles, como es el caso de Luchana Mining (1872), Sestao-Galdames (1876), Orconera (1877) y la Franco-Belga (1880), todos ellos en vía estrecha a fin de abaratar los costes de establecimiento.

Ferrocarriles de vía estrecha

Como se ha señalado anteriormente, la crisis del ferrocarril de Bilbao a Tudela alejó al capital de los negocios ferroviarios. Sin embargo, empresarios y comerciantes veían la necesidad de establecer una eficaz red de transportes que permitiera el desarrollo de la nascente industria vasca. Por ello, el éxito del primer ferrocarril de Euskadi de vía métrica y servicio público, el Ferrocarril Central de Vizcaya entre Bilbao y Durango, inaugurado el 1 de Junio de 1882, originó una verdadera fiebre de construcciones ferroviarias. Surgió así una densa red de líneas de vía métrica con las líneas de Bilbao a Las Arenas (1 de Julio de 1887), Amorebieta a Guernica (13 de Agosto de 1888), Durango a Zumárraga y ramal a Elgoibar (26 de Agosto de 1889), Bilbao-Balmaseda (5 de Diciembre de 1890), Las Arenas a Plencia (3 de Septiembre de 1893), Luchana a Munguía (9 de Julio de 1894), La Robla a Balmaseda (4 de Septiembre de 1894), Bilbao a Lezama (30 de Mayo de 1895) Zalla a Santander (20 de Junio de 1896), Castro a Traslaviña (22 de Marzo de 1898) y Elgoibar a San Sebastián (1 de Enero de 1901).

En apenas veinte años, la red de ferrocarriles de vía métrica había formado una densa malla que permitía el enlace de Bilbao con Santander y San Sebastián, así como la llegada del carbón necesario para el desarro-

llo de la industria, gracias al ferrocarril de La Robla y el enlace de las principales comarcas del señorío con la capital. Una vez logrado este objetivo, la inversión ferroviaria en Vizcaya se limitó a la construcción de algunos ramales y enlaces como el de Durango a Elorrio (16 de Julio de 1905) y La Industrial a Matico y Azbarren (15 de Abril de 1918). Este último permitía la unión de las líneas de Santander, San Sebastián y Plencia. La única línea de vía ancha construida en el territorio fue la del ferrocarril de Bilbao a Portugalete (24 de Septiembre de 1888), que pese a su corta longitud ofrecía un valor estratégico incuestionable al enlazar los muelles del puerto exterior de Bilbao y las principales factorías industriales, con toda la red ferroviaria española.

Finalizado el mapa ferroviario de Vizcaya, los nuevos proyectos ferroviarios tuvieron como escenario a Guipúzcoa con la construcción de diversos ferrocarriles de vía estrecha como el Topo (San Sebastián-Hendaya, inaugurado el 13 de Julio de 1913), el Ferrocarril del Plazaola (Lasarte-Pamplona, inaugurado el 20 de Enero de 1914) y el Ferrocarril del Bidasoa (Irún-Elizondo, inaugurado el 28 de Mayo de 1916).



llo de la industria, gracias al ferrocarril de La Robla y el enlace de las principales comarcas del señorío con la capital. Una vez logrado este objetivo, la inversión ferroviaria en Vizcaya se limitó a la construcción de algunos ramales y enlaces como el de Durango a Elorrio (16 de Julio de 1905) y La Industrial a Matico y Azbarren (15 de Abril de 1918). Este último permitía la unión de las líneas de Santander, San Sebastián y Plencia. La única línea de vía ancha construida en el territorio fue la del ferrocarril de Bilbao a Portugalete (24 de Septiembre de 1888), que pese a su corta longitud ofrecía un valor estratégico incuestionable al enlazar los muelles del puerto exterior de Bilbao y las principales factorías industriales, con toda la red ferroviaria española.

Caso a parte en el desarrollo de la red ferroviaria vasca fue el del ferrocarril Vasco-Navarro. La concesión original fue otorgada a los Hermanos Herrán en 1882 con el objeto de construir una vía que enlazara Estella con Vitoria y Bergara. Constituida al efecto una



compañía con capital británico, «The Anglo Vasco Navarro Railway», el 13 de Febrero de 1889 entraba en servicio un primer tramo entre la capital alavesa y Salinas de Léniz. Sin embargo, las dificultades financieras de la empresa paralizaron las obras cuando estaba a punto de concluirse el siguiente tramo hasta Escoriaza. A principios de siglo, debido a la insolvencia de la empresa promotora, el ferrocarril fue incautado por el Estado que nada hizo hasta que en 1914 las tres diputaciones afectadas, Guipúzcoa, Alava y Navarra, ofrecieron al Gobierno financiar las obras de la línea como anticipos al cupo que anualmente debían satisfacer a la Hacienda estatal. Llegados a un acuerdo, ese mismo año se reemprendieron los trabajos, llegando el 3 de Septiembre de 1918 los primeros trenes a Vergara. El 30 de Septiembre de 1923 entraba en servicio el ramal de San Prudencio a Oñate y el 23 de Septiembre de 1927 el tramo de Vitoria a Estella.

Con la construcción del Ferrocarril Vasco-Navarro, todos los valles de Guipúzcoa, salvo el del Urola, contaban con servicio ferroviario. Los primeros intentos para construir una vía férrea en este estrecho valle datan de 1888 pero el capital nunca se mostró

verdaderamente interesado en un ferrocarril que no ofrecía grandes expectativas económicas. Finalmente fue la Diputación de Guipúzcoa la que decidió construir el ferrocarril por su cuenta a fin de completar el mapa ferroviario de la provincia. El Ferrocarril del Urola, entre Zumárraga y Zumaya fue inaugurado el 22 de Febrero de 1926, siendo por tanto el último gran ferrocarril construido en Euskadi.

En 1927 la construcción de la red ferroviaria vasca estaba prácticamente concluida. En ese momento, los ferrocarriles del País Vasco sumaban 825 kilómetros, repartidos entre los 310 kilómetros de vía ancha, todos ellos gestionados por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y su filial del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, y los 515 kilómetros de vía métrica, explotados por un total de 12 empresas concesionarias, todas ellas privadas con la excepción del ferrocarril de Zumaya a Zumárraga, explotado por la Diputación de Guipúzcoa, y el de Bergara a Vitoria y Estella, perteneciente a la Explotación de Ferrocarriles del Estado, primer antecedente de la actual Feve.

A finales de los años veinte del siglo pasado, el País Vasco contaba con la red ferroviaria más densa de España y una de las más importantes, tanto en kilómetros por habitante como por superficie territorial, de toda Europa. El retraso con el que este sistema de transportes había llegado a Euskadi se había visto compensado en años de vertiginoso desarrollo y modernización. Sin embargo, la red tenía algunas limitaciones entre las que cabe destacar las impuestas por los duros trazados obligados por la difícil orografía del país y especialmente forzados en el caso de las líneas de vía estrecha, así como la existencia de dos redes incompatibles por su ancho de vía, problema al que se unía su incompatibilidad con los restantes ferrocarriles europeos.

EVOLUCIÓN DE LA RED

El intenso tráfico que, como regla general registraban los principales ferrocarriles de Euskadi, impulsó la mejora de sus infraestructuras durante el primer tercio de siglo con la realización de variantes de trazado, duplicación de vías y, principalmente, la electrificación de las líneas principales. De hecho, algunos ferrocarriles como el Topo y el Urola fueron eléctricos desde su inauguración. La línea de Bilbao a Plencia se electrificó en 1928, Vascongados (antiguas líneas de Bilbao a Durango, Zumárraga y Elgoibar-San Sebastián), Vitoria Estella y el tramo Alsasua-Irún del Ferrocarril del Norte en 1929, Bilbao-Portugalete, en 1933 y Vitoria-Vergara y ramal de Oñate en 1938. La tracción eléctrica representaba frente al vapor una notable mejora, no solo al eliminar los humos en los largos túneles de la red. La electricidad permitió aumentar notablemente las prestaciones del material motor, incrementar la capacidad de arrastre de las locomotoras y mejorar los tiempos de mar-



cha. Sin embargo no todas las compañías se encontraban en tan buena situación. En 1922 el ferrocarril de Castro a Traslaviña y en 1933 el de Amorebieta a Guernica fueron incautados por el Estado al no poder hacer frente sus concesionarios a las cargas de la explotación.

Finalizada la Guerra Civil, el Estado rescató las concesiones de todos los ferrocarriles de vía ancha integrándolos en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, más conocida por el acrónimo Renfe. Así, los Caminos de Hierro del Norte de España, El ferrocarril de Triano y el de Bilbao a Portugalete se integraron en la nueva sociedad. Sin embargo, la nacionalización no afectó a las líneas de vía estrecha que siguieron en manos de concesionarios privados, salvo los casos anteriormente señalados rescatados por el Estado y explotados directamente por la división de ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Esta división es el principal antecedente de Ferrocarriles de Vía Estrecha, Feve, creada en 1965 para dar forma jurídica a estas explotaciones.

Si durante la inmediata posguerra los ferrocarriles fueron un medio de transporte esencial debido a que las restricciones de combustibles líquidos y neumáticos eliminaron cualquier competencia por parte de

la carretera, la mejora de la situación en los años cincuenta dio origen a la aparición de los primeros competidores, lo que unido a una nueva política de transportes centrada en la promoción de la carretera en detrimento del tren, llevó al cierre a numerosas líneas. La primera fue el ferrocarril del Plazaola, clausurado en 1953. Le siguieron el Bidasoa, en 1956, el Castro a Traslaviña en 1966, el Ferrocarril Vasco-Navarro en 1967, Matico-Azbarren en 1969, el ramal de Málzaga a Zumárraga de los Ferrocarriles Vascongados en 1972, el ramal de Durango a Elorrio y el tramo Sondica-Munguía en 1975, el Ferrocarril del Urola en 1986 y el de La Robla en 1991. Este proceso supuso la pérdida de cerca de 250 kilómetros, todos ellos de vía métrica. En todo este periodo el único tramo de nueva construcción fue la prolongación del ferrocarril de Guernica hasta Bermeo, inaugurado con gran pompa por el dictador Franco el 16 de Agosto de 1955.

Entre tanto, las líneas de vía estrecha que no eran clausuradas vieron como se incrementaban sus dificultades financieras, como consecuencia del desarrollo que paulatinamente iba adquiriendo la carretera, así

como por una equivocada política del gobierno español que, por una parte, decretaba constantes incrementos de los gastos más esenciales como la energía o los salarios del personal y, por otra, no autorizaba los incrementos de tarifas necesarios para poder aumentar los ingresos a fin de compensar el crecimiento del gasto. De este modo, las empresas concesionarias fueron sucumbiendo, pasando paulatinamente a ser rescatadas por Feve. En 1962 pasa a este organismo el Ferrocarril de Santander a Bilbao, en 1972 el Ferrocarril de La Robla y los Ferrocarriles Vascongados, en 1973 el Topo y finalmente en 1977 los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao empresa surgida en 1947 de la unión de los ferrocarriles de Plencia, Munguía y Lezama.

LOS ÚLTIMOS AÑOS

La recuperación paulatina de los órganos de autogobierno del País Vasco tras la muerte del dictador supuso la transferencia al naciente Consejo General Vasco de las líneas de ferrocarril cuyo trazado discurría íntegramente en el territorio de la Comunidad



Autónoma Vasca. En 1979 fueron transferidas las antiguas líneas de los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, la línea de Bilbao a San Sebastián, el ramal de Amorebieta a Bermeo y el Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa. Todas ellas formaban una red electrificada a 1.500 voltios pero en muy precarias condiciones debido a los largos años de desinversión y sobreexplotación. Así no era raro ver trenes de viajeros formados por locomotoras y coches que habían superado largamente los cincuenta años de servicio ininterrumpido. En manos de Feve se mantuvieron las líneas que trascienden el ámbito de la comunidad autónoma, es decir las de Bilbao a Santander y el Ferrocarril de La Robla, ambas explotadas con tracción diesel, mientras que las de vía ancha continuaron en manos de Renfe. El Ferrocarril del Urola, todavía gestionado por la Diputación de Guipúzcoa, fue transferido al Gobierno Vasco a raíz de la ley de Territorios Históricos en 1985. En 1982 se creaba la empresa Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A. para gestionar las líneas cuya titularidad correspondía al Gobierno Vasco.

Los primeros pasos dados por Eusko Trenbideak fueron esenciales para garantizar la seguridad en la circulación, renovación de vías y catenarias así como consolidación de la infraestructura. Posteriormente se adquirieron modernas series de unidades como la 200 (1985) y 300 (1990) que permitieron la definitiva jubilación (y paso al Museo) de los vehículos más obsoletos. Posteriormente se han realizado importantes obras de ampliación y mejora como la doble vía de Lemona a Amorebieta y su prolongación a Durango en curso en el momento de redactar estas líneas, la variante de Arronamendi, la prolongación de la vía del barrio de la Cruz al centro de Lezama, la inauguración del ramal de acceso a Lasarte

o la construcción de la nueva variante Sur de Donostia.

El año 1995 fue trascendental para la historia del ferrocarril en Euskadi al inaugurarse la primera fase del metro de Bilbao cuyas obras dieron comienzo en 1988. Se trata del tramo Casco Viejo-Plencia, en el que se integró gran parte de la línea de Bilbao a Plencia explotada hasta el momento por Eusko Trenbideak. El ferrocarril metropolitano, inaugurado el 11 de Noviembre, vio prolongada su línea hasta Bolueta en 1997 y en 2002 dio el salto a la margen izquierda, donde, progresivamente se ha ampliado el servicio hasta Baracaldo, Sestao y Portugalete y está prevista su ampliación a Santurce el año 2009. En el extremo opuesto se trabaja en la construcción de su prolongación hacia Basauri.



La Asociación Filatélica Arrate quiere agradecer la colaboración de todos y cuantos han participado con su apoyo.

LAGUNTZAILEAK / COLABORAN

BAR TXOKO
CAJA LABORAL POPULAR
EROSKI
FILATELIA UNAMUNO (BILBAO)
EL CORTE INGLÉS
EXCLUSIVAS GORXIBA
ARCHIVOS DEL AYUNTAMIENTO DE EIBAR
EGO IBARRA BATZORDEA
EL CORREO VASCO
DIARIO VASCO
ARRATE IRRATIA

HEDABIDEAK LOS MEDIOS INFORMATIVOS

ETA KITTO
REVISTA EIBAR
RADIO POPULAR DE LOYOLA
RADIO EIBAR (CADENA SER)
KTB (EIBAR TELEBISTA)

LAGUNTZAILE BEREZIAK
PATROCINADORES



 **kutxa**

ANTOLATZAILEA
ORGANIZA

