

ESTAZIO HURA...

Durangoko tren geltoki zaharraren historiaren zenbait zertzelada

Ukaezina da tren geltokiek duten magnetismoa, izango da seguruenik pasadizo ugariren nahitaezko paisaia direlako, eta, horregatik, ukitu erromantikoa ezin zaielako ukatu. Trenaren zain dauden milioika bidaiarien aterpe diren eraikinak, hormak, nasak, tailerrak, kafe-tegiak, dendak... une historiko ugariren paisaia dira, eta milioika dira ere bertatik bertara bizi izan dituzten istorio arruntak, umilak... Baina horiek ere egiten dute herri baten historia.

Geltokiak begiratzeko modu asko dago. Zer paper jokatu duten une historiko ezberdinetan, zer suposatuta duten ekonomiarako, zer-nolako eragina izan duten bizilagunen mugimenduetan, bizitzan... Galdera potoloek erantzun sakonak behar dituzte. Helburu horrekin, analisi sakonak baino oroitza-penak bilatu ditu GAUR8k. Durangoko geltoki zaharrera

 **HISTORIA /** Nerea GOTI

Durangoko estazio zaharretik geratzen den azken eraikina eraitsi zain dago. Trenbidea lurperatuta, geltoki berri batek ordezkatzeko du zaharra. Komunikazioetan iraultza suposatuta zuen linearen zentro neuralgikoa izan zen estazioa, eta historiaren lehen mailako protagonista. Berarekin batera Durangoko historia zati bat ere badoa.

hurbilduta, geratzen dena eta laster desagertuko den horretara azken bisita eginez, herriko paisaiatik guztiz ezabatuko den horrekin zer joango da galdetu diegu gertutik ezagutu dutenei.

KOMUNIKAZIOEN IRAULTZA

Denboran oso atzera begiratu behar da geltokia inauguratu zuten 1882ko maiatzaren 30a gogoratzeko. Bilbo eta Durango arteko lehen trenbidearen jaiotza zen. Gero beste linea batzuk etorriko ziren, estazioa handitu ahala. Argi dagoena da, bildutako testigantza guz-

tien arabera, benetako iraultza izan zela linea bai industria-ren garapenerako bai herritarren mugikortasunerako. Besteak beste, inguruetako herrietako bizilagunen arteko harremanak izugarri areagotzeko aukera eman baitzuen.

«Bilbotik Durangora ordubete eta 26 minutu. Kristorena zen hori, egungo abiadura handiko edozein tren baino askoz handiagoa!», nabarmendu du Jose Mari Uriarte Gerediaga elkarteko kideak. Kontuan hartu ordura arte «gurdiz, zaldiz edo oinez baino ezin zela Bilbora joan, eta ia

egun osoa behar zela joan eta itzultzeko», azaldu du lineak suposatuta zuen aurrerapenaz jabe gaitzen.

ZENTRO NEURALGIKOA

Trenaren mundua izugarri maite duen Uriartek eta Juanjo Olaizola adituak berehala argitu duten bezala, «geltokia» eta «estazioa» terminoak argi bereizi behar dira. Ez dira gauza bera. Durangokoa ez zen bidaiarientzako aterpe den geltokia hutsa. Biek nabarmendu bezala, bertan tailerrak, nasak, subestazioak, biltegiak, kotxe-rak eta beste hainbat instalazio zeuden, eta hori «bidaiarien eraikin huts bat baino askoz gehiago da». Berez, linea osoaren zentro neuralgikoa Durangoko estazioa zen, eta horrek bestelako dimentsio bat ematen dio galduko den gune osoari.

Itzul gaitzen XIX. mende bukaera hartara eta koka gaitzen Bizkaiak izan zuen garapen industrialean, Bilbotik Durangora heldu ziren lehen trenek izandako garrantzi his-

Lerro hauen azpian, Durangoko tren geltokia eta ingurua, garaiko irudi panoramikoan. Ondoko orrialdean, tren baten lehenengo bagoia, Mikeldi Tabernan hartutako irudian.
GEREDIAGA ELKARTEA-Marisol RAMIREZ | ARGAZKI PRESS



torikoa ulertzeko. Testuinguru horretan ulertu behar da zergatik eta zelan jaio zen 32 kilometroko bide estuko trenbidea hau, Kantauri osoko lehena. Olaizolak azaldu duenez, meategiek, siderurgiak, banketxe-ek... ekarritako garapen handiak komunikazio berriak behar zituen. Aurretik mar-txan jarritako beste trenbide proiektu erraldoi batzuek, bi-de zabalekoak, kostu ekonomi-ko handia suposatu zuten; ho-rien porrotak eta eragindako galera ekonomikoak proiektu berrientzako oztopo ziren. Orografiak ere ez zuen lagun-tzen, eta trenbidearen erai-kuntza merkatu behar zen. «Frantzian oso modan zegoen kontzeptua ekarri zuten: 3x15, 15 kiloko errailak (gaur egun 54koak), 15 tonako lokomoto-rrak (oso txikiak, egungoak 60 tonakoak dira) eta 15 kilome-tro orduko abiadura komer-tziala. Trenbide ekonomikoak ziren eta hori zen bilatu nahi zutena, ahalik eta merkeen izatea inbertsioa amortizatu eta dirua irabazteko, trenbide-

Bilbo eta Durango arteko trenbidea sekulako aurrerakuntza izan zen garairako, ordura arte gurdiz ala oinez baino ezin baitzen egin bidea. Egun osoa ematen zuten hiriburura joateko

Trenbidea ez zen bakarrik heldu Durangora. Bulegoak, tailerrak, biltegiak, kotxerak... ere bertan zeuden, eta, beraz, estazioa bidaiariak hartzeko eraikin hutsa baina askoz gehiago zen

ak inbertsio pribatuak baitzi-ren», zehaztu du Olaizolak.

LINEA BERRIAK

Aipatzekoa da linea Bilboko kapitalarekin egin zela, hori ez baitzen ohikoa. Bada, sekulako arrakasta izan zuen hasieratik. Izan ere, berehala ugaltu ziren antzeko proiektuak, La Robla-ko trenbidea kasu. Egun Eus-kal Herrian mantentzen diren bide estuko trenbideak inspi-ratu zituen Durango eta Bilbo arteko lineak, eta laster gehitu zitzaizkion egitasmo berriak.

Horren adibide da Durango bertatik Zumarragarainoko li-neak, Gipuzkoarekin lotura es-

FAXISTEN BONBEK SUNTSITU BAI BAINA EZ ZUTEN DESAGERRARAZI

Guda bete-betean, Durangoko estazioa bonben jomuga izan zen 1937ko martxoaren 31n. Juanjo Olaizolak, Gerediaga elkarteak kideak, azaldu duenez, «motibazio terrorista» argia izan zuen erasoak. Goizeko lehen bonbardaketa baten ostean, 15.45ak inguruan kanpai hotsak entzun ziren berriro. Nabaria zen hegazkinek bilatzen zuten puntua zein zen: geltokirantz zihoazen. Gerediaga elkarteak egindako dokumental historikoan jasotzen denez, hegazkinek trenbideko zabalgunea, tailerrak eta maristen ikastetxearen inguruak bonbardatu zituzten. «Herritarrak izutzea eta helburu militarrek kaltetzea» zen xedea, eta, zalantzarik ez, trenbidea lehen mailako helburu militarra zen. Olaizolak kontatu bezala, tropen mugimendu handia zegoen Bilbo eta Durango arteko trenbidean, bertatik hainbat gerra frontera joaten baitziren gudariak: Otxandio, Elgeta... Era berean, zenbait batailoik Durangon zeukaten kokalekua. Tropak mugitzeko ez ezik, elikagai eta armen hornidura ziurtatzeko ere funtsezkoa zen trenbidea.

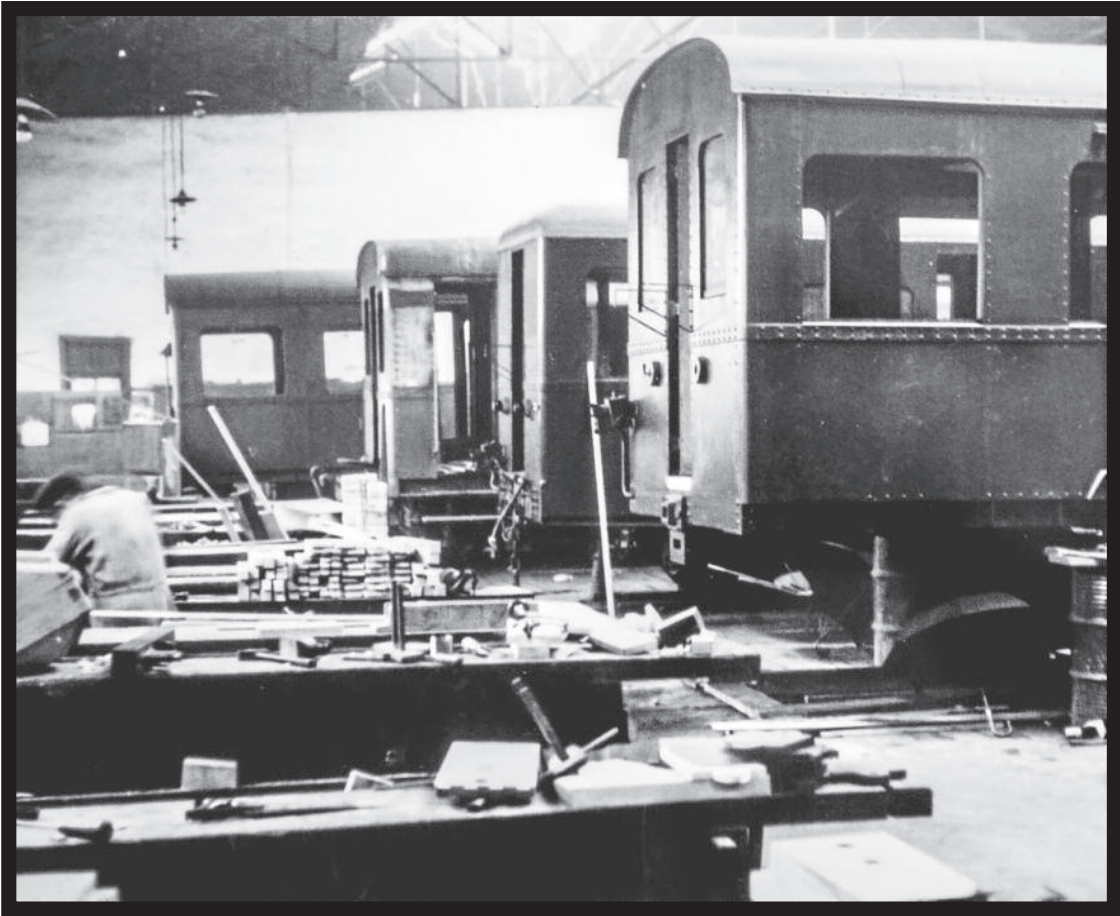
Jon Irazabalek baieztatu bezala, trenbidea «komunikazio bide estrategikoa» zenez, guztia txikitzen aritu ziren hegazkinak, ez bakarrik linea bera: «Tailerrak ere helburu argia ziren, bertan ez ziren bakarrik mantentze lanak egiten, bagoiak ere bazeuden...».

ARRATSALDEAN, ESTAZIOA ETA TAILERRAK

Goizeko bonbardaketaren lehen helburua herritar zibilak izan ziren, baina arratsaldean estazioa eta tailerrak izan ziren sarraskiaren helburu nagusiak. «Txikituta geratu zen guztia, bonbak geltokian erori ziren, tailerretan... Geltokiak estaltzeko zeukan markesina metalikoa ere desagertu egin zen gerra ondoren», gogoratu du Olaizolak.

Garaiko errealitate soziopolitiko eta ekonomikoan Durangoko geltokiak zeukan protagonismo argia aipatzen da bonbardaketaren inguruan Gerediaga elkarteak egindako dokumental historikoan. Bertan gogoratzen denez, udalerria lehen mailako bidegurutze bihurtu zen, eta, hala, XX. mendeko 30eko hamarkadan eskualdeko udalerrri garrantzitsuena bezala finkatu zen. Nekazaritza eta abeltzaintza oraindik jarduera ekonomiko nagusiak baziren ere, industriak pisu handia zeukan jada. 8.800 biztanle inguru zituen dagoeneko Durangok eta Ferrocarriles Vascongados enpresako lantegia inguruetako garrantzitsuenetakoa zen jada.





Langileak estazioan zeuden
tailerretan tren berrien
fabrikazioan lanean.
Alboan, bagoi berriak,
Mikeldin ikusgai dauden
argazkien bildumatik
hartutako irudia.
Marisol RAMIREZ | ARGAZKI PRESS

trategikoa egin eta Irunera bi-
tarteko sistema azkar bat osa-
tzea ekarri zuena ibilbide la-
burtuz. Izan ere, aurretik
bilbotarrek Mirandaraino joan
behar zuten, gero Gasteizera,
Altsasura eta, azkenik, Irunera.

Garaiko bidaiarientzako
kristoren modernitatea izan
zen trena. Olaizolak hasierako
tren horiek zelakoak ziren go-
goratu du. Lehenik, bigarren
eta hirugarren klaseko ba-
goiak zeudela kontatu du. Ba-
goiek departamentuak zituz-
ten, eta bakoitzean hamar
lagun inguru kabitzen ziren.
Egurrezko eserlekuak eta leiho
txiki bat ziren barruko eros-
tasun bakarra. Hirugarren kla-
sekoak ziren gehien erabiltzen
ziren bagoiak, baina, zehaztu
duenez, kontuan hartu behar
da orduan trena ez zela erabil-
tzen egun egiten dugun mo-
dura; hau da, ez zen egunero
erabiltzen.

Hala ere, martxan jarri be-
zain pronto sekulako ospea
hartu zuen trenak bai Bizkaian
bai bertatik kanpo. Izan ere,

zerbitzu berria oso goraipatua
izan zen Estatu espainoleko
garaiko prentsan, batez ere
zeukan maiztasun handiaga-
tik: bost tren zeuden Bilbo eta
Durango artean, bost tren no-
ranzko bakoitzean –normale-
an bi izaten ziren egunean eta,
gehienez, hiru–.

BASERRITARRAK ETA LANGILEAK

Erabiltzaile gehienak baserri-
tarrak ziren. Garai hartan lan-
gileen mugimenduak ez ziren
hain ohikoak, gehienak lan-
postutik gertu bizi baitziren.
Industriaren pizkundearekin
langileek trenez egindako jo-
an-etorriak asko areagotuko
ziren, baina hasierako trenbi-
de hura baserritarrek erabil-
tzen zuten batik bat, euren
produktuak Bilbora saltzen
eramateko erabiltzen baitzu-
ten. Asteburuetako aisialdira-
ko ere erabiltzen zen hein ba-
tean, jaiegunetan Durangora
joateko, Urkiola bisitatzeko...

Jon Irazabal historiagile eta
Gerediaga elkarteko kideak ar-
gi du Durangoko estazioak

eragin itzela izan duela Du-
rangoko historian. «Herriko
historia sozial, politiko eta
ekonomikoaren lekuko eta
ikur izan da», nabarmendu
du. 1934ko Urriko Iraultzak
Durangon oihartzun handia
izan zuela gogoratu du, eta
matxinada horretako prota-
gonista nagusiak trenbideko
langileak izan zirela. Hildako-
ak ere izan ziren Durangon as-
tebeteko greba horrekin lotu-
ta izandako istiluetan. Herriko
PSOE, UGT, CCOO edo-
ta CNTren sorrera ere trenbi-
dearekin lotutako langileei
oso lotuta izan zen.

**Oraindik zutik den geltokiaren ondoan zeuden
tailerrak, lantegiak... Hala, Durangoko langile
mugimenduak bertan izan zuen hasiera, bertan
sortu ziren herriko lehenengo sindikatuak**

**Tren geltokiak berak interes arkitektoniko
berezirik ez badu ere, langileriaren ikur izan
zen hamarkada luzez eta bere garrantzi
historikoa ezin daiteke zalantzan jarri**

Irazabalek dioenez, lanbide,
ofizio, zerbitzu... ugari biltzen
ziren estazioaren inguruan.
Olaizolak berak eta Uriartek
nabarmendu bezala, zehaztu
du estazio gune hartan bazeu-
dela tailer handi bat, makine-
ria, kotxerak... baina baita lan-
gileentzako ekonomatoka ere.
«Ferrocarriles Vascongados
enpresak 1905ean eraiki zi-
tuen tailerrak han zeuden,
orain gutxi bota direnak. Bai-
na bertan ez ziren bakarrik
trenen mantentze lanak egi-
ten, tren berriak, bidaiari zein
merkantzientzat bagoiak, au-
tomotor elektrikoak... ere egi-
ten ziren», zehaztu du Olaizo-
lak. «Enpresaren bihotza zen,
tailerrez gain aginte postuak
ere Durangon zeuden, bidai-
ariak hartzeko eraikinaren goi-
ko partean. Handik kontrola-
tzen zen Bilbo eta Donostiaren
arteko linea guztia».

ERREKADISTAK

Merkantzia mugimendu han-
dia ere izan zen Durangoko es-
tazioaren inguruan. Inguruan
zeuden lantegi askotan trenbi-
dea barruraino sartzen zen,
bagoiak lantegian bertan kar-
gatzeko. Irazabalek Mendiza-
bal enpresaren kasua aipatu
du, Europa osora zabaltzen
zen produkzioarekin karga-
tzen baitzituzten bagoiak.

Langileen trena bihurtzeaz
gain, baserritarrena izaten ere
jarraitu zuen. Inguruan “esne-
saltzaileen trena” izenarekin
ezagutzen zuten, baina Duran-
goko merkataritzan ere eragin
handia izan zuen. Inguruko
herrietako beste jarduera ba-
tzuetan ere eragin nabarmena
izan zuen, Zaldibarko bainue-
txea edota Elgoibarko labe ga-
raiak kasu.

Uriartek gogoratu duenez,
trenbideak ofizio berri asko
ekarri zituen Durangora. Erre-

kadisten kasua nabarmendu du. «Errekadistak oso ezagunak ziren Durangon. Egunero-egunero joaten ziren Bilbora, eta arduratzen ziren enkargatutako tramiteak egiteaz, erosketak... Gehienbat paketeak eramane eta ekartzen zituzten, oiha bat erosi behar bazen erosi egiten zuten...», azaldu du Uriartek.

Gaurko egunera itzulita, gehienek etsipenez hartzen dute geltokiaren desagertzea. Tailerrak-eta aspaldi bota zituzten trenbidearen lurperatze lanei bide emateko, eta orain bidaiarien geltokia baino ez da geratzen, laster desagertuko dena. Horma horiek desagertzearekin batera, «garai bateko ikur bat desagertuko da, Durangon oso inportantea izan den gune bat, eta subestazio elektrikoa baino ez da geratuko», azaldu du Jose Mari Uriartek.

Irazabalen ustez, era berean, herriko historiaren zati bat galduko da geltokiarekin. 135 urte izan dira, bai an ez edonolakoak, Euskal Herriak bizi dituen gertaera historiko gehienek aztarnaren bat utzi baitute komunikazio mailan estrategikoa izan zen linea horretan. «Durangoko historia politiko, sozialean eta ekonomikoan garrantzitsua izan den zerbait desagertuko da. Hurrengo durangarrek ez dute ezagutuko, subestazioa eta burdinazko zubi bi geldituko dira soilik. Hainbat palazio eta eraikin erlijioso kontserbatu ditugu, eta, aldiz, langileen katedralak, lantegi guztiak, langileen etxeak... desagertu egin dira».

GARRANTZIZKO ONDAREA

Durangoko estazioaren galera gelditzeko altxatu den ahots argienetako bat EH Bildurena

izan da, «garrantzizko ondare» baten desagertzea geldiaraztea helburu. Koalizioaren udal taldeak milioi bat euro baino gehiagoko kostu ekonomikoa izango duen geltokiaren eraispena bertan behera uzteko proposamena egin zuen Durangoko Udalean, eta, salatu duenez, aurrez aurre eraikinaren balio arkitektoniko ezaren argudioa baino ez zuen aurkitu. Zinegotzi independentisten iritziz, irizpide «pobre» eta «subjektiboa» da, «historia kolektiboaren parte den eraikin» bati buruz hitz egiten denean. Hala, munduan barnako hainbat esperientzia oinarri, «benetako azterketa eta eztabaida» eskatu eta eraikina berrera-biltzeko deia luzatu zuen.

EH Bilduko Durangoko zinegotzia den Dani Maeztuk artikulua batean salatu duenez, «garapen urbanistiko ba-

Askoren ustez, bitxia da hainbat eta hainbat jauregi eta eraikin erlijioso kontserbatzea eta historia politiko, sozial eta ekonomikoaren ikur diren «langileen katedralak» deuseztatzea

Estazioa «balio historiko eta kulturalako ondare industrial» da EH Bildurentzat. Herri erdi-erdian den «jabetza publikoko eraikin» bat «azterketarik gabe» bota behar den galdetu du

satiak» elementu asko «irentsi» ditu herrian. Hori eta beste hainbat arlo kontuan izanda, Durangoko estazio zaharra eraisteko proiektua birpentsatzea proposatu du.

Iñaki Uriarte arkitektoak ere gogor kritikatu du herriko historiaren garai baten «azken aztarna» den estazioa eraisteko egitasmoa. Durangoko estazioak eta zerbitzua eman zion lineak izandako garrantzia nabarmendu ditu,

historian zehar Ferrocarril Central de Bilbao enpresak lehenik, gero Ferrocarriles Vascogadosek eta azkenik Euskotrenek kudeatutako trenbide linearen ibilbide luzea nabarmenduz. Subestazio elektrikoaren kalitate arkitektonikoa aipatu du bereziki, baina, nabarmendu duenez, linea osoa, izan zuen eragina eta utzi duen memoria ezin dira besterik gabe ezabatu.

Suntsitutako tren bat estazio ondoko gunean.
GEREDIAGA ELKARTEA

