

Norteko trenbideko geltoki gipuzkoarren

arkitektura:

trenbidearen garapenaren eta historiaren erakusle



Víctor Alfonso Martín Dorronsoro

GRALaren tutorea: Jose Rodríguez Fernández

Historiako gradua, 2021-2022

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

Gasteizeko Letren Fakultatea:

Geografia, Historiaurrea eta Arkeologiako saila

-MMXXII-

Aurkibidea:

1- Laburpena/Abstract	2
2- Sarrera	3
3- Azpiegituraren testuingurua: Norteko trenbidearen papera euskal sarearen eraketan	5
4- Trafiko-eragile nagusiak	8
4.1- Gipuzkoar industrializazioa	8
4.2- Turismoa Gipuzkoan: termalismoa eta kantauriar kosta	10
4.3- Aldiriko trenak eta bidaia laburrak: merkatu eta jaietatik egunerokotasunera	11
5- Geltoki tipologia kronologiko eta arkitektoniko ezberdinak	12
5.1- Norteko trenbidearen geltokietako lehen bidaiarien eraikinak (1864)	12
5.2- Lehen geraleku eta apartadero berriak (1868-1900)	15
5.3- 20ko hamarkadako geralekuen belaunaldia eta elektrifikazioa (1918-1931)	18
5.4- RENFE, gerraosteko geralekuak eta geltokien berrikuntza (1939-2004)	21
5.5- Azken urteak: ADIF eta hamarkada honetako egitura berriak	24
6- Ondorioak	25
7- Artxibategietako dokumentazio historikoa:	27
8- Prentsa historikoko eta hemerotekako erreferentziak:	28
9- Bibliografia:	29
Eranskina: inbentarioa	

1- Laburpena/Abstract

Lan honen helburua Norteko Burdinbideen Konpainiak, RENFEk eta ADIFek Norteko edo Madril-Irun trenbidearen zati gipuzkoarrean eraikitako geltokien materialtasun eta arkitekturaren analisiaren bitartez, honen garapenean emandako fase ezberdinak eta hauek eragin zitzaizkien faktoreak identifikatzea da, gaur egun trenbidean zehar dauden geltokietako egituren aztertze dokumentalaren eta inbentariatzearen bitartez, hauen inguruko ezagutza sakondu eta hauen balioa azpimarratzeko. Arkitekturaren arkeologiak, ortoargazkiek eta iturri dokumental ezberdinek emandako informazioa uztartuz hauetako bakoitzaren sorrera eta garapen fase ezberdinak ezagutzeko aukera ematen dute. Azpiegituraren testuingurua eta trafikoaren faktore nagusiak izan zirenak aztertu ondoren —Gipuzkoako industrializazioa, batez ere barne-merkatua asetzeko kontsumo ondasunetara bideratua; bainuetxeen turismo termalista eta kostaldeko hondartza-oporraldiak, eta, azkenik, probintzia barneko hiri eta herrien arteko aldirietako trafikoa—, lineako geltokien belaunaldiak eta tipologia ezberdinak aztertuko dira: 1864ko Norteren geltoki originalen irekiera, 1868 eta 1900 bitarteko apartadero eta geraleku berrien irekiera; 1920 eta 1931 bitarteko geralekuen tipologia berriaren garaia; 1939 eta 1980 bitarteko RENFEren garaiko erreformak eta aurreko garaiko geralekuen eboluzioa; eta, azkenik, 2004tik aurrerako ADIFen kudeaketa, hauen adibide ezberdinak aipatuz. Azkenik, hauen balioaren eta babespenaren inguruko ondorio batzuk ebatziko dira. Ondoren, lanak atxikita dakarren inbentarioan, geltoki bakoitzaren elementuak deskribatzen dira, inbentariatze-fitxen bitartez.

The purpose of this work is to identify, through the analysis of the material and architecture of the railway stations of the Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España, RENFE and ADIF built in Gipuzkoa through the history of the Madrid-Irún line, the various phases given during their development and the factors that might affect them, through the inventory and analysis of existing structures, to deepen knowledge about them and acknowledge their value. Combining the archaeology of architecture, orthophotographs, and information from various documentary sources allows us to know the different stages of origin and development of each of them: After examining the context and the key factors in traffic —the industrialization in Gipuzkoa, directed primarily to consumption goods for the internal market; thermalist spa tourism and beach vacations along the coast; and the commuter traffic between the towns and cities of the province—, several generations and different typologies of the stations in the line will be investigated: the opening of Norte's original stations in 1864, the opening of new stations and stops between 1868 and 1900; the era of the new typology of stops between 1920 and 1931; the reforms of the RENFE period between 1939 and 1980 and the evolution of the previous era stops; and finally different examples of ADIF management from 2004 to this day. Lastly, some consequences concerning their value and protection shall be deduced. Then, on the annex, each one of the stations and stops are described on inventory-files.

Hitz gakoak / keywords:

Arkeologia industrialia, geltokiak, trenbideen ondarea, garapena, karakterizazio arkitektonikoa.

Industrial archaeology, stations, railway heritage, development, architectonic characterization.

2- Sarrera

Aspalditik aztertu nahi izan nuen zerbait zen geltokien garapen historiko hau, eta honelako lan batek diziplina eta metodologia asko nahasten dituen (iturri idatziak, landa lana, arkitekturaren arkeologia, GIS-en erabilera, argazkigintza...) GRALean graduan zehar ikasitakoa erakusteko aproposena iruditzen zitzaidan. Interesgarria ikusten dut arkeologiak trenbidearen garapenaren gaiarekiko egin dezakeen analisiaren ekarpena, eta Madril eta Irun bitarteko trenbideak gaur egun Gipuzkoan jasaten ari den modernizazio prozesua dela eta ezinbestekotzat nuen lan xume honen bitartez geltoki, geraleku eta instalazio hauen inguruan dagoen ezagutza eta baloratze-falta hori konpontzen edo behintzat leuntzen saiatzea. Lanerako inspirazio iturri nagusia ABUAF (Asociación Burgalesa de Amigos del Ferrocarril) elkarteko webgunean Gadea Garzón-ek mende honetako lehen hamarkadan zehar bildutako inbentario fotografikoa izango litzateke, Burgosetik igarotzen diren lineetako geltoki gehienak dokumentatuta utziz, eta hauetako asko desagertu baino lehenago dokumentatuz. Gipuzkoan, Zegamako eta Gaintxurizketako geralekuen azken egunetako testigantza gorde du webguneak, eta beste hainbat geltokietan berrikuntzak egin baino lehenagoko egoera nolabait dokumentatuta geratu da bere lanari esker.

Iturri anitz erabili behar izan ditut horretarako: lehenik, artxibo eta liburutegi ezberdinetako dokumentazio eta bibliografia iturriak ikertu behar izan ditut, baita bestelako errekurtsoak erabiliz (garraio bideen inguruko kartografia historikoa). Udal artxibategiek gordetako dokumentazioa eta artxibozainekiko elkarlana oso lagungarri suertatu zait kasu batzuetan, Legazpiko, Beasaingo, Hernaniko eta Donostiako Udal Artxiboen kasuan esate baterako; beste batzuetan, Ormaiztegiakoan, Ordiziakoan, Ikaztegietakoan, Andoaingoan edota Urnietakoan besteak beste, dokumentazioak ez du materialtasunaren inguruko aparteko datu gehiegirik ematen, baina geltoki eta geralekuen eraikuntza eta eboluzioari buruzko data eta xehetasun batzuk emateaz gain, berriro ere artxibozainen laguntza eskertzekoa eta azpimarragarria iruditzen zait. Beste hainbat kasutan, informazio hutsune nabarmenak daude edota ez da erantzunik egon.

Euskal burdinbideen historiaren inguruko bibliografia akademikoa nahiko oparoa dela esan daiteke, hainbat ikerlari eta egile esanguratsuri esker: Macías Muñozen eta Larrinaga Rodríguezen hainbat lanen bitartez trenbide sarearen garapena eta honen inplikazio ekonomikoak aztertu ahal izan ditut eta ekarpen nabarmena egin dute hauen

bibliografiak lan honen osatzerako; baina, trenbide euskaldun eta espainiarretan, edo hobe esanda, trenbidean aditurik badago, Olaizola Elordi, Azpeitiako Burdinbidearen Museoko zuzendaria da hori. Bere lana trenbide estuarekiko oso lotua badago ere, trenbide zabala ere ongi baino hobeto ezagutzen du, lan honetan zehar zenbaitetan aipatua izanik. Bestalde, Norteko trenbidearen eraikuntzaren inguruan Aranburu Ugartemendia eta Intza Igartuaren lan sakona azpimarragarria da, hurrengo urteetako zenbait datu ere ematen dituelarik. Arkeologia industrialean espezializatutako inbentario edo lan akademikoetan egitura hauekiko interes edo sakontze gutxi nabaritzen da bestalde, trenbide linean, geltoki original edo handietan zentratuz (Ibañez, Torrecilla & Zabala, 1992, 266-270; Olaizola, 2012-B, 1117-1121), eta Arkeologia 0.7an, Ormaiztegiko zubiaren argazkiaz gain (Herrerias & Zaldua, 2011, 31), Norteko trenbidearen eta bere egituren aipamenik ere ez da egiten, metodologia arkeologikoaz aztertu ez direlako.

Inbentarioaren eraketarako, informazio dokumentalaz gain, landa lana eta kartografia (batez ere GeoEuskadiren bitarteko ortofoto historikoen kontsultarako) erabili dira. Landa lanaren gehiengoa apirilaren 30aren eta maiatzaren 1aren bitartean egin da inbentariatze guztiak gutxi-gorabehera garai berekoak izan zitezten, geltoki eta geraleku guztiak banan bana arakatuz; hauek dokumentatzeko zailtasunak egon dira kasu askotan, geltoki batzuetarako sarrera bidaiarientzat bakarrik baitago baimendua; hala ere, hauetako gehienetara trenaren bidez joaten saiatu naiz. Eraikin ezberdinen dokumentatze fotografikoa eta siglatzea sistematizatutako egin dira, tamaina aldetik eraikin esanguratsuenen kasuan argazki panoramikoaren erabilera eginez, fatxaden dokumentatzea hobetzeko. Siglaketa kodeak hiru osagai ditu: lehena, ADIFek bere instalazio edo instalazio-multzoei ezarritako kodea; bigarrena, eraikina kokatzen den trenbidearen aldea Irunera begira: trenen zirkulazioa ezkerreko trenbidetik egiten denez, hau A aldea izango litzateke, eta eskuinekoa berriz B. Azkenik, instalazio zenbakia, alde bakoitzan numerazioa ezberdina izanik eta Iruneranzko kokapenaren ordenagatik klasifikatuta.

Landa lana egin ondoren, bildutako informazioa eranskinean atxikita dauden geltoki bakoitzaren fitxetan antolatu dira. Inbentarioan gaur egun dirauten eraikinak direnez protagonistak, kasu batzuetan aipatzen badira ere, inbentariotik kanpo geratu dira komunikazio edo bestelako instalazioentzako adreiluzko kaxa edo eraikin

dokumentagaitzak, obretan erabilitako behin-behineko instalazioak edota amaitu gabeko eraikin berriak, desagertutako eraikinak, geltokien eremuetatik kanpo gelditzen diren isolatutako elementuak, eta Irungo tailer eta identifikatu gabeko bestelako eraikinen guneak.

Inventario fitxa baten adibidea:

Izena (kodea):

Kokapena, puntu kilometrikoa (P.K.), altuera, dependentzia mota, erabilera.

Deskribapena: elementu ezberdinen aipamena.

Irudiak: kokapen planoak eta egituren argazkiak.

Kronologia: elementuen eta geltokiaren karakterizazio kronologikoa, prentsa aipamenen, artxibo-erreferentzien edota bestelakoen bitartez..

Kontserbazio egoera.

Iturriak.

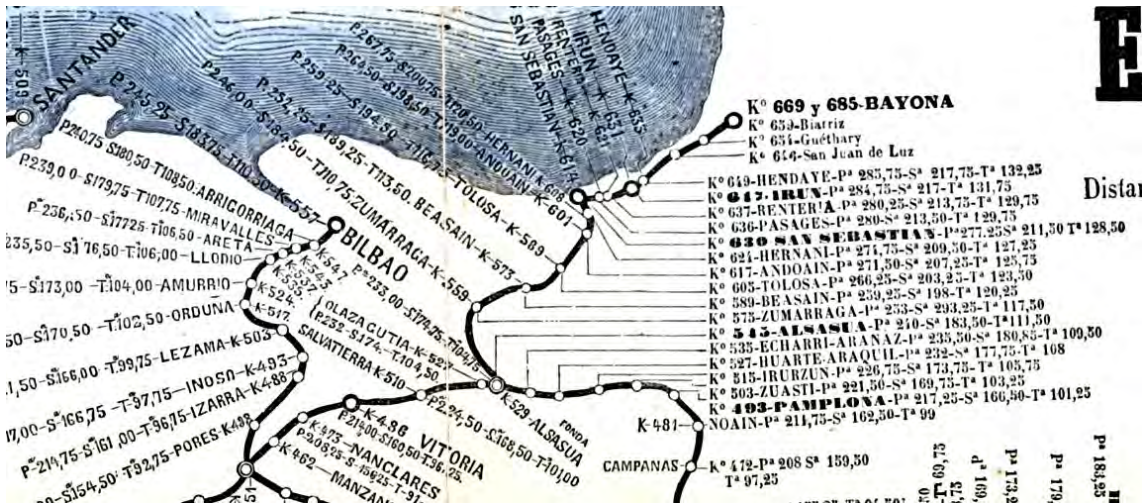
Azken kasu honetan, ikerketa bidaiarien bi eraikinetan eta aduanaren eremuan zentratu da, batez ere besteen ikerketarako eta dokumentatzerako ezintasunak direla eta, baina geltokiaren berregituratze planak direla eta beharrezkoa izango litzatekeen lana dela adierazi nahiko nuke. GRALaren luzeera-muga dela eta, lanak fenomeno eta informazio osagarri asko nahiko azaletik ukitzen ditu, baina geltokien inbentarioaren bitartez bestelako datuak bertan gorde dira, eta lan hau etorkizuneko ikerketa zabalago baten parte izatea espero da, Norteko Konpainiaren eta Renferen artxiboetako dokumentazioa arakatzuz. Dokumentazio hau artxibo ezberdinetan zehar barreiatuta dago (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, trenbideen museoak eta zenbait lagunen elkarte) eta digitalizazio nahiko murrizta dute, kontsulta zailduz.

3- Azpiegituraren testuingurua: Norteko trenbidearen papera euskal sarearen eraketan

Norteko trenbidea 1858 eta 1864 bitartean eraiki zen. Espainiar trenbide sarean konpainia bakar batek guztiz eraiki zuen linea-radialeko bakarra izan zen. 1845 eta 1855 bitartean Bilboko enpresariak eta Bizkaiako hainbat erakundek “Concesión vascongada” deritzona bultzatu zuten, lehenik Bilboko portua Madrilekin lotzeko asmoz eta ondoren, Bilbon bukatu ordez Irungo mugarantz kostaldetik luzatuz; haien saiakerak alferrik izan ziren, eta 1855eko Trenbideen Legeak konpainien jarraibidea markatu

ondoren, Crédito Mobiliario Español erakundeak, Pereiretarrek bultzaturik Madriletik Irunerako trenbidearen zati guztien kontzesioa lortu zuten (Wais, 1987-A, 184).

Macíasen esanetan, trenbidea merkatu ekonomia modernoaren ardatza izan zen, eta hauen ezartzean euskal probintziek honen ezarpenean abantaila izan zuten, mugaren eta nazioarteko merkataritzaren puntu tradizionalen kokaleku izateagatik, orduantxe jaiotzen ari zen industria siderometalurgikoak bultzaturik (2014, 81). Macíasek bere tesian Euskadiko trenbide-egituraren analisisan sarea bi zabalera ezberdinetan eraiki izanaren ezaugarriaren garrantzia azpimarratzen du, lehenik zabalera iberiarreko edo trenbide zabaleko lineen eraikuntza emanez 1860ko hamarkadan eta zabalera metrikoko edo trenbide estuko lineen eraikuntza 1880tik aurrera hasiz (1993, 11).



1. irudia: 1867ko trenbide-sarearen mapa baten zatia. Norteko trenbidearen ibilbidea eta bere geltoki originalak ederki asko erakusten ditu (BMFM, 1867).

Trenbideen sorrera garai eta zabalera hauen arteko ezberdintasun-faktore nabarmen bat aipatzen da, euskal garapen sozioekonomikoa baldintzatuko zuena: kapital eraikitzailearen jatorriarena (Montero, 1990, 235). Norteko konpainia eta garai bereko beste konpainia batzuk (M.Z.A. edo Madrid-Zaragoza-Alicante konpainia, esate baterako) kapital atzerritarrak, batez ere frantsesak, bultzatu zituen; zehatzagoak izateko, Norteren kasuan, arestian aipatutako Péreire anai frantsesek finantzatu zuten hasiera batean eraikuntzarako beharrezko kapitalaren zati handi bat, %60,05a zehazki, guztira bankari eta akzionari frantsesen eta, minoritarioagoki akzionari belgen eskuetan kapitalaren %94,3a geratuz (Bernardo, 2016, 20). 1880ko hamarkadarako kapitala hein batean espainiaritu zela esan daiteke (Bernardo, 2016, 22) prozesuan

makroekonomia-fenomeno ezberdinen ondorioz aurrera eta atzerapausu ezberdinen ondoren 1920ko hamarkadarako ia guztiz espainiartua izatera pasatuz (Bernardo, 2016, 26-27). Eboluzio honek, noski, zuzendaritza-organoan bere ondorioak izan zituen.

Kapital atzerritarren eragin honek, Monteroren ustez, espainiar trenbide sareari forma erradiala ematea eragin zuen, konpainia handien planteamendu nagusia Madrilgo zentrua eta periferia, hau da, mesetako nekazaritza eta portu esportatzaileak konektatzea izan baitzen: Euskadin, orduko ekonomia kapitalistaren nagusigoa merkataritzak zuen (1990, 237). Aldiz, zabalera estuko sare lokala, bertako kapital industrialak eta beranduagoko urteetan finantzatua izateagatik, kapital haren negozioen iraupena ziurtatzeko bide izan zen, atzerritar kapitaleko konpainia handien zenbait guneren abandonuari aurre eginez eta Bilboko industriaren eragina inguruan indartuz (Montero, 1990, 238-239).

Lineek, beraz, eraikuntza garaien arabera, planteamendu oso ezberdinak jasan zituzten, eta honekin ondorioz, funtzio ezberdinak bete zituzten. Maciasek trenbideak honela sailkatzen ditu: batetik, linea orokorrak eta eskualdeko linea txikiak; linea orokorren artean, barneko linea orokorrak, eta espainiar sare erradialean integraturiko linea orokorrak ezberdintzen ditu (1993, 17-23).



2. irudia: Trenbide estuek eta zabalek trenbide sare trinkoa osatu zuten Bizkaian eta Gipuzkoan (BMFM, 1931).

Trenbide-zabalerak bereiztu edo espezializatu ziren honela, trenbide estuek industria eta hiri guneen integrazio eta artikulazioa eratu, eta zabalek gune hauen ekoizpena Europa eta Espainiarantz bideratuz; bien elkarlanak Euskadi modernitate industrialean sartzea

bermatu zuen (González *et al*, 2014, 41), eta baita, noski, haren industriaren fruituak merkatu nazionalerantz bideratzea, hots, area ekoizleetako produktuak area kontsumitzaileetara eramatea (Macías, 2014, 81). Zabalera bikoiztasun honek, noski, bere alde txarrak ere izan zituen, salgaien eta bidaiarien transbordatzearen beharra eta ustiapen-kostuen handitzea, besteak beste (Larrinaga, 2014, 220).

Trenbide arteko lotune nagusia, tarte gipuzkoarrean, Zumarragako geltokian kokatzen zena izango litzateke, Andoain eta Irungo geltokiez gain: bertan, Zumarraga-Maltzaga linea estuaren bitartez Vascongadoseko sarearekin eta Urolako trenbidearekin lotura zuzena zuten Norteko instalazioek. Leitzarango trenbideak Lasarte eta Iruña batzen zituen eta Andoainen Norteko trenbidearen geltokiaren ondoan zuen bere geltokia, meatzaritza produktuak trasbordatzeko aukera emanez. Geltoki hauetan, beraz, instalazioek nolabaiteko garapena izan zuten, Zumarragan gaur egun oraindik ikus daitezkeen eta garrantzia-aztarna kontsidera daitezkeen biltegi, tailer, etxebizitza eta eraikin ezberdinak esate baterako. Hala ere, Norteko konpainiaren eta beste trenbideen arteko elkarlan hori askoz garrantzitsuagoa izango da Bizkaian Gipuzkoan baino, salgaien kasuan behintzat, Zumarragako lotuneak Gipuzkoar trafikoaren %4a bakarrik sortzen baitzuen Hernándezen arabera (1999, 601).

4- Trafiko-eragile nagusiak

4.1- Gipuzkoar industrializazioa

Norteko trenbidearen lehen hamarkadak 1864 eta 1888 bitarteko depresio ekonomikoak eta 1868tik aurrera emandako desegonkortasun politikoak baldintzatu zituzten (Larrinaga, 2014, 211). Fabrika sistema, 1841 eta 1875 bitartean garatu zen Gipuzkoan, 1841eko aduanen lekualdatzeak bultzatutako inportazio-ordezkatzerako kontsumo ondasunen industriarekin alegia (Catalán, 1990, 125-126). Industria hau, batez ere, honako ondasunen ekoizpena bideratu zen: papera, ehuna, elikagaiak eta bestelako kontsumo azkarreko produktuak (txokolatea, garagardoa, poxpoloak eta xaboia), metalaren eraldaketa eta bitarteko ondasunak (zementua eta burdina, esate baterako) (Catalán, 1990, 126-133).

Industria honen garapenerako faktore moduan, honako hauek aipatzen dira, 1841eko aduanen lekualdatzeaz gain: koloniekiko merkataritzatik lortutako kapital metaketa, lur jabegoaren egitura, 1841eko aduanen leku-aldaketak baimendutako barne-merkatuaren

bidea, garai aurrekapitalistako aurrekariaren esperientzia, jakintza atzerriarraren presentzia, turbinen bitarteko ur-indarraren erabilpena, foru erakundearen babespena eta azkenik penintsula iberikoan Gipuzkoak zuen kokapen estrategikoa (Catalán, 1990, 133-135, 144, 146), esan dugun bezala trenbidearen eraikuntza baldintzatu zuen faktore nagusia.

Prozesu honetan jaio zen industria beraz txiki eta ertaina izan zen gehien bat, oso dibertsifikatua, dinamikoa eta berritzailea —elektrizitatearen erabileran, esate baterako—, baina, bestalde, merkatu espainiarraren eskaera ahulak —produktibotasunaren handitzearen eta kanpo merkatuetarantzko esportazioetarantz irekitzearen bitartez arintzen saiatu zena— eta lehengaien garestitasunak baldintzatutakoa izan zen (Catalán, 1990, 146-147).

ekoizpenean dibertsifikatua eta espazioan barreiatua izan zen Gipuzkoarena, Bizkaiako eredu industrial astun eta metatuagoaren aurrean. Kontzentrazio geografiko txikiagoa izan baitzuen, haranetan zehar banatuz (Valdaliso, 2010, 171). Trenbidea, Oriaren bailara erabiliz Urumeakorantz gerturatzen da Andoain eta Hernani bitartean. Donostian kostaldera iristen da, Pasaiako portua eta Errenteria zeharkatuz eta azkenik Irungo mugara ailegatuz: XIX. mende erdialdean zeuden eremu industrializatuenak zeharkatzen zituen beraz, gune hauen industrializazioa eta lurralde antolaketa bultzatuz beraz (Macías, 1999, 460), eta ondoren, trenbide estuko sarearen bitartez beste nukleo industrialekiko konexioa ezarri zen.

Trenbideak beraz paper garrantzitsua izan zuen industriaren artikulazioan, eta honen seinale da lantegi, biltegi eta bestelako instalazio industrial asko garraio bide honetatik eta batez ere geltokietatik gertu eraiki izana, bai lehengai eta salgai entzatzat, eta baita langile entzatzat, irisgarritasuna ona izan zedin. Zenbait kasutan, lantegiek trenbideen hiztegi teknikoan “deribazio partikular” deritzon trenbide zati pribatuak izaten zituzten haien instalazioetan barrena karga eta deskarga operazioak errazteko; honen adibide ezagunak, besteak beste, Beasaingo CAF, Hernaniko Hierros Alfonso (Udal artxiboan bere eraikuntzaren aztarna dokumentala utzi duena: HUA, 1975), Donostiako zenbait lantegi txiki (Apraiz & Martínez, 2008, 417) eta Irungo beste zenbait enpresa izango lirateke.

4.2- Turismoa Gipuzkoan: termalismoa eta kantauriar kosta

Espanian, trenbide konpainien diru-sarreraren %30a bidaiarien garraioak eragiten zituen 1870erarte, handik Lehen Mundu Gerrararte %20-30 eta 1941erarte %20-25 (Barquín, 2013, 112). Bidaiarien artean, turisten eta langile bidaiarien arteko bereizketarik ezin da egin, garaian gordetako datuen mugengatik, baina turismoaren pisua, batez ere turismo termalarena, Barquínen analisiko geltoki batzuetan opor tenporadetan izandako afluentzia-gorakadaren bitartez aztertu du Larrinagak (2014, 211).

Barquínen arabera, termalismoaren aldi gorena 1880 inguruan eman zen (2013, 121). 1876-77 eta 1899 bitartean, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoako bainuetxeen bezeroen kopurua %54,5ean igo zen, penintsulako iparraldearen indartze turistikoaren testuinguruan (Barquín, 2013, 125). Euskadin lehenik eta Kantabrian ondoren, polo turistikoa indartuz joan zen, bainuetxe eskaintza eta eskualdearen erakargarritasuna aprobetxatuz. Horretan, Norteko trenbideak paper garrantzitsua izan zuen (Barquín, 2013, 131): Miranda de Ebro eta Zumarraga bitarteko geltokiek turismo termalaren garraio-beharrak asetzen zituzten, naiz eta orokorrean bainuetxeak hauetatik nahiko urrun egon eta diligenza, omnibus edo gurdietarako trasbordatzea beharrezkoa izan; geltoki hauek, ekainean, uztailean eta abuztuan bidaiari igoera azpimarragarria jasaten zuten (Larrinaga, 2014, 215).

Norteko konpainiak, espainiar sarean hegemonikoa izan zenak, bere trenbideek lotzen zituzten gune geografiko ezberdinen potentzialtasuna aprobetxatu zuen, edo behintzat, hortan saiatu zen sutuki. 1911tik aurrera argitaratu zuen *Guía descriptiva: tarifas, balnearios, noticias generales* edo *Itinerario descriptivo* bezalako gida eta ordutegien argitalpenaren bitartez bere sareak zerbitzen zituen 108 bainuetxeen berri eman zuen, eta baita tarifa edo txartel mota bereziak sortu ere, “ibilbide zirkular” edo txartel kilometrikoekin esate baterako (Gil de Arriba, 2019, 151-154). 1910etik aurrera salgaien garraioaren pisua handitu egingo da eta barneko turismo termalismoaren gainbehera emanez kostaldekoaren alde (Larrinaga, 2014, 235), baina batzuek bainuetxeen gainbeheraren hasiera lehenago kokatzen dute, 1890 aldean goia jo eta ondoren (Beascochea, 2002, 183). Aldaketa honetarako faktorerik erabakigarriena, ziurrenik, hondartzen modaz gain, bainuetxeen eta orokorrean bainuen erabilpen espreski terapeutikotik aisirako erabilpenerako aldaketa izan zitekeen, aisirako aukera

handiagoa egonez kostaldean barnealdeko bainuetxe hauen kokapen isolatuetan baino (Beascochea, 2002, 182 & Olaizola, 2012-A, 2).

Hondartzetako turismoak ere hasiera batetik indarra izan zuen, batez ere Donostian burges eta aristokratek haien udak pasatzen hasi zirenetik. Olaizolaren esanetan, fenomenoaren indartze hori Isabel II.a erreginaren bisitekin areagotu zen, 1845ean lehen aldiz bisita egin zuenetik aurrera. Donostiaren fenomeno turistikoaren eztanda 1864ean emango zen, bere hitzetan, bi faktorek indarturik: batetik, hiriaren zabalgunek berriak, harresien eraisteak ahalbidetua izan zena, eta bestetik, Norteko trenbidearen irekierak (2012-A, 2-3). I. Mundu Gerrak *Belle-epoque* deritzonaren turismo internazionala kaltetu zuen bezala, Gerra Zibilaren ostean Mediterraneoan zenbait kokapenek garrantzia hartu zuten, Atlantikoko kostaldeak eta bertako turismo-modelo elitistak boga galduz.

4.3- Aldiriko trenak eta bidaiak laburrak: merkatu eta jaietatik egunerokotasunera

Aldiriko trafikoei garrantzia hartu zuten 1880tik aurrera, hasiera batean uda partean, turistek irteerarako: Donostiako jai eta zezenketetara Bayonatik tren bereziak irtetzen ziren, baita Donostiatik iparraldeko gune turistikoetara, trenbide-zabalera aldaketak eragiten zuen transbordatze-beharraren desabantaila egon harren (Olaizola, 2012-A, 5). Urteak pasa ahala, Gipuzkoako herri ezberdinetako feria eta jaietarako edo herrietatik Donostiaranzko tren bereziak egiten hasi ziren, udalen eskaerei eta gestioei esker kasu askotan. Hernanin, adibidez, sagardotegietara zihoaztenentzat “zizarrista” tren bereziak jartzen ziren, geltokian bertan eskariaren arabera bagoien konposizioa modifikatuz (Blas, 1985, 20). Geraleku eta apartadero berrien irekierak, batez ere 1880 eta 1900 bitartean, gertuko mugimenduak haztearaztea eragingo zuela pentsa daiteke. 1928 eta 1929 bitartean, Irun eta Altsasu bitarteko zatiaren elektrifikazioari ekin zion Nortek, tren elektrikoaren bitartez jada hamarkada erdiraldera eraikitzen hasi zen geraleku berriekin batera gaur egun ezagutzen ditugun aldiriko zerbitzu erregularrei hasiera emanez.

5- Geltoki tipologia kronologiko eta arkitektoniko ezberdinak

5.1- Norteko trenbidearen geltokietako lehen bidaiarien eraikinak (1864)

Arkitektura industrialak, Apraiz eta Martínezen esanetan, ordurarte imagina ez zitezkeen behar eta zailtasunak ase behar zituen, horregatik, estilo guztiz berri bat sortu ordez, forma historizista isolatuen moldaketa eta batuketaren bitartez ebatzi ziren arazo estilistikoak, XIX. mendean hain zabaldua egongo den arkitektura eklektikoa delakoaren sorrera emanez (2008, 102). Martínezen arabera, Norteko Konpainiak “marka-irudi” moduko bat zuen, estilo frantseseko eraikinen bitartez adierazten zena, eta estandarizazioa eta proiektuen kopiatzea ohikoa zen (2013, 27)

Lehen geltokiak 1863an agertu ziren, Letorneur ingeniari nagusiak linea osoan zehar garatu zuen tipologia neoklasikoa jarraituz. Honela, hiru kategoriako geltokiak sortu zituen, lehen kategoriakoak Donostia eta Irungoak izanik, bigarrenekoak Tolosa eta Zumarragakoak, eta beste guztiak (Beasain, Hernani, Andoain eta Pasaia) hirugarrenekoak (Olaizola, 1988, 16). Kasu gehienetan, trenbide-zabaltzak, biltegiak eta bestelako eraikinak eraikitze behar ziren esplanadak herri-nukleoetatik urrun zeudenez, bertara joan ahal izateko bideen eraikuntzara ekin behar izan zieten udalek, hurrengo urteetan hauen inguruan urbanizazio-nukleo berriak sortuz ere.

Hernaniko Alkateari Norteko Konpainiaren Sekzioburuak 1862ko martxoaren 9an idatzitako eskutitz batean azaltzen den arabera, geltokien kategoria konpainiak berak erabaki zuen, udal bakoitzak merkataritza, negozio eta tratuen inguruan emandako informazioaren arabera sailkatuz, bai konpainiaren eta baita biztanleen interesak uztartzeko saiakera batean (HUA, 1855-1931). Kategoria bakoitzak zerbitzu zehatz batzuk emanarazten zizkion geltoki bakoitzari: expresoen edo tren zehatzen gelditzea, merkantzien mugitze-ahalmen ezberdina... ezberdintasun hauek denborarekin nabarmentzen hasiko ziren, expresoen abiadura geroz eta azkarragoa zela eta geltoki batzuetan gelditzeari utzi ziotenean. Kategoria hauek aldakorak ziren, bai igieran eta baita jeitsieran ere: udalek eskaerak egin zituzten haien herrietako industrietan eta biztanleek ahalik eta trenbide zerbitzu osoena izan zezaten. Kategoria aldaketak zekartzan obrak, eraikin berriak udalak ordaintzen zituen normalean, Norteko konpainiak bere lana trenbideen ezarpena eta hauek zerbitzatzera mugatuz.

Lehen garai honetan eraikitako bidaiarien eraikinetatik egoera nahiko original batean kontserbatzen diren bakarrak Donostiakoa, Andoaingoa eta Hernanikoa izango lirateke: Donostiakoa, sakonki birmoldatua, eta beste biak fatxadaren fisionomia eta ondoren aipatuko diren hainbat elementu osagarri mantenduz. Hasierako uniformetasun arkitektoniko hau, noski, hurrengo urteetan hausten joango zen, hasieratik hautsia ez bazegoen behintzat: esan beharra dago Beasaingo geltokiaren kasuan, hiru bahoko gorputz nagusiaren ondoan beste baho banako adar estuagoak zituela, baina, testigantza grafikoek aditzera ematen dutenaren arabera, pentsatzekoa da ondoren erantsiak izango zirela, geltokiak hartu zuen garrantzia dela eta. Bestalde, Otzaurteko eraikinak (solairu bakarrean antolatua, bi isuritako teilatupean) ez ditu modelo hauek jarraitzen, ziurrenik apartadero edo bazterleku izaera izan zuelako hasieratik, inguruko baliabide naturalen ustiaketara eta zirkulazioa erraztera bideratuta egonik.



3. irudia: 3. kategoriako geltokiaren adibide den Hernaniko bidaiarien eraikinaren (11508-A-2) planoak (HUA, 2008, “Alzados del edificio” planoak).

Hiru.eus-eko industria ondarearen inbentarioan Hernaniko geltokiari buruz egindako deskribapenak honela deskribatzen du:

“Tiene estructura de hormigón, está cerrada con ladrillo y la cubierta es dintelada. La fachada principal presenta tres accesos con arco semicircular y tres vanos verticales

dintelados. La fachada está emblanquecida con cal y el zócalo tiene color de sillar. Junto a la vía férrea se observa una marquesina metálica asentada sobre elegantes columnas de hierro fundido” (Estación de Hernani, Hiru.eus).

Gaur egun, burdinezko zutabe horiek ordezkatuak izan dira, planoan ikus daitekeen bezala. Deskribapen honek, bestalde, trenbidez bestaldeko aterpeaz eta gaur egun desagerturik dauden biltegiak eta komunak hitz egiten digute. Eraikin hauek geltoki guztietan zehar nahiko antzerakoak (guztiz berdinak ez esateagatik) izango ziren. 1929ko elektrizitate sekzionamendu-etxolari buruz eta bidaiarien aterpearen inguruan ere hitz egiten du.

“Junto al edificio principal se observa el almacén; tiene tejado a dos aguas y un ancho alero de madera, pintado en color. Se observan cinco puertas en la fachada, con arco escarzano; la luz entra al interior por las claraboyas situadas sobre las mismas. El edificio incluye también servicios para hombres y para mujeres, la parte delantera está emblanquecida con cal y tiene una subestación eléctrica abierta con estructura de hormigón y cubierta a dos aguas, así como dos entradas dinteladas” (Estación de Hernani, Hiru.eus).

Artxiboan dagoen dokumentazioak bere garaian Aldundiak trenetatik kargatzen eta deskargatzen ziren salgaiak gainbegiratzeko eta tokatzen zitzaizkien tasak ordaintzeko arbitrio-etxola bat ere izan zuela erakusten du, 1924ean berritu zena (HUA, 1924), eta gaur egun trenbide-zabaltzaz bestalde gelditzen den adreiluzko eraikina 1997an eraikitako “C.L.R.” edo *Cantón de Largo Recorrido* moduan identifikatzea ahalbidetzen digu (HUA, 1997), 1980ean eraikitako beste eraikin xumeago baten ondorengo moduan. Honen eginkizuna ibilbide luzeko ekspresoetako langileei aldatzeko eta prestatzeko eremu bat ematea izango litzateke, baina tren hauen kontzepzio aldaerak, tripulazioa txikitzea eraman duenak, itxurazko erabilerarik gabe utzi du eraikin hau.

Norteko trenbidearen geltokiek 1877an Gipuzkoako populazioaren %33,01a zerbitzatzen zuten, %41,85a 1900ean: hauen eragina 10km-ko radio batera zabalduz %70era iristen zen zifra (Larrinaga, 2014, 218). Deigarria da 1877 eta 1900 bitartean ematen den igoera txikia: hiritartze prozesua beranduago eta Bizkaian baino kontzentrazio txikiagoan emango zen, ondorioz, epe hortan eraikitako geltoki berrien eragina eskasa kontsidera daiteke datu hauen arabera.

5.2- Lehen geraleku eta apartadero berriak (1868-1900)

Inauguraziotik gutxira, argi ikusi zen geltoki originalen zerbitzua ez zela nahikoa, batez ere tartean gelditzen ziren herri garrantzitsu eta hazkorrentzat. Bestalde, Bigarren Gerra Karlistak kalteak eragin zituen azpiegituran, Beasaingo kasuan esate baterako (Aranburu & Intza, 2006-A, 180). Gerra ostean, trafikoaren hazkundeak azpiegiturretan hobekuntzak eragin zituen geltokietako instalazioetan gehikuntza osagarriak eginez (markesinak, babesak...). Trenen abiadura eta zirkulazio kopurua handitu ahal izateko beharra ere ikusi zen konpainiaren aldetik, batez ere lehen aipatutako aldirien zerbitzuen garapena errazteko.



4. irudia: Legorretako bidaiarien eraikina (11407-B-02). Dokumentazio faltak eraikinaren originaltasuna ezbaian jartzen badu ere, pentsatzekoa da “neovasco” estiloko apaindurak kenduta 1880ko hamarkadako belaunaldiko eraikin bat dela.

Ordiziako geralekua, laugarren kategoriakoa, 1869an eraikitzen hasi zen udalaren kontu (Aranburu & Intza, 2006-A, 155) 1859 eta 1864ean Udalak egindako eskaerak azkenean 1868an baieztatuak izan ondoren; 1879an honek geltoki kategoriara aldatzea eskatu zion konpainiari, 1898rarte baimena ailegatu ez zelarik: orduan ere, udalak egokitzapenak

egin behar izan zituen, salgaien biltegiaren eraikuntza eta handitzerako orube berrien erosketa ordainduz, eta 1900ean bihurtu zen azkenik geltoki (Galdós, 2008, 116). Lehen geraleku honen eraikuntzak aurrekariak ezarri zituen, eta orduztik aurrera, kasu zehatz batzuetan izan ezik, geltoki eta geraleku berrien eraikuntza udalek finantzatuko dute: hauek egin beharreko esfortzu ekonomikoak, zerbitzu eta instalazio berriak ezartzeko negoziazio konstanteak... herri hauentzako trenbidaren zerbitzuak bai praktikotasun aldetik eta baita sinbolikoki zuen garrantzia handia aditzera ematen digu.

Ondoren, Billabona-Zizurkilen 1872an La Salvadora lantegiko jabe ziren Silba anaiek eta udalak bultzaturiko eskaeraren ondoren 4. kategoriako geltokia (11503-B-02) ireki zen (Aranburu & Intza, 2006-A, 166). Ez dakigu zehazki Legorretakoa (11407-B-02) noiz eraiki zen, udalak ez baitu daturik gordetzen, baina pentsatzekoa da prentsako erreferentzien arabera 1882an ireki zela, Billabonako geltokiarekin eta Gaintzurizketan eraikitako apartaderoarekin batera lineako hiru apartadero berrien parte izan zen (GCH, 1882, 7-8). 1880 inguruan ere, ziurrenik, Brinkolako (11305-A-03) apartaderoa ireki zen, baina ezin izan da data zehatzik aurkitu. Garai honetako bidaiarien eraikinen ezaugarri bereizle nagusia bi isuriko teilatua izango litzateke, aurreko 3. kategoriako geltokien lau isurien aurrean. Apartadero hauek urteetan zehar geltoki bihurtuz joango ziren, Legorretaren kasuan 1911n, paper fabrikak sortutako garraio behar berriak asetzeko abiadura txikiko salgaien expeditioa ahalbidetuko zuen biltegia (11407-B-01) eraikiz (Otamendi, 2019, 319-320).

1907ko uztailaren 18an Donostia eta Irun bitarteko bikoizketa amaitu zen eta ondoren, 1911n Altsasu eta Donostia bitartekoarkin gipuzkoar zati guztia bikoiztua gelditu zen (Olaizola, 2014, o.g.). 1864ean linea ireki zenean trenbide bakarra zegoen, 1900eko hamarkadararte arruntena izango zena trenbide sare osoan, baina trenbidearen bikoitzaren aukera kontuan hartu zen hasiera batetik, batez ere zubi eta tunelen eraikuntzan. Wais-en esanetan, beste trenbideetako kasu askotan aurreikuspen horiek ez zuten askorako balio izan orokorrean, bikoizketak egiten hasi zirenean, tunel batzuetan izan ezik, ia beste guztia berregin behar izan zen (1987-B, 51) baina Norteren lanak nahiko egokiak izan ziren. Trenbide bakarra izango litzateke beraz apartaderoak eraikitzeke arrazoi nagusi, trenen atzerapenak ekiditearren eta beraz, hauen abiadura handitzeagatik eraiki zirenak.

Bestalde, garai honetan irekitako geltoki berri hauek kategoria txikiagokoak izango dira, 4.ekoak, apartaderoak edo, besterik gabe, apeadero edo geralekuak. 1890eko hamarkadan zehar, Ormaiztegiko (1890), Urnietako (1896) eta Alegría de Oriako (gaur egungo Alegia, 1897) geralekuak martxan jarri ziren, azken bi hauetan eraikuntza askoz xumeagoak erabiliz. Legazpiko Udal Artxiboko erreferentziei esker jakin ahal izan ditut hauen inguruko zenbait datu, bertan gordetzen baitituzte erreferentzia moduan bi udalei eskatu zizkieten obren aurrekontuak (LUA, 1897-1964). Orduan hasi zen legazpiar udala geralekuaren eraikuntza lortu nahian, Brinkolako apartaderoak eta Zumarragako geltokiak haien beharrak asetzen ez baitzituzten. Lehen geraleku txikien eraikinen inguruan ez zaigu dokumentazio grafiko gehiegirik iritsi eta ezin ditugu deskribatu, Ormaiztegiko kasuan izan ezik: bertako eraikinak Brinkolakoarekiko antzekotasun nabarmenak zituen.



5. irudia: Hernaniko bidaiarien aterpea (11508-B-02), 1880tik aurrera geltokietan egin ziren hobekuntzen adibide.

Garai honetan ere, 1880ko hamarkadan zehatzagoak izateko, Donostiako (11511-A-02) eta Irungo geltokiek berrikuntza sakonak jasan zituzten, eraikin originalen ahalmenak trafiko eta jendetzak gainditu zituztenean. Bi kasuetan Biarez ingeniaria arduratu zen erreformaz, eta Donostiako kasuan geltokia gaur egungo egoerara eraldatu zuen, eraikinaren aldeak luzatuz, Eiffelen markesina muntatuz (bide batez, Espainian kontserbatzen den bere obra bakarra dena, Olaizola, 2012-A, 3) eta Terminus hotela

eraikiz. Irunen ere, aduana berria eraiki eta geltokia berritu zen 1884ean (Olaizola, 1992, 380). Bestelako geltokiek ere hobekuntzak jasoko zituztela ere pentsatu beharra dago, fundiziozko markesinak eta trenbideaz bestaldeko aterpeak eraikiz. Hauek, egurrez eta adreiluz eginak daudenak, ezin dira zehazki datatu: Olaizolak beranduago kokatzen du azken hauen eraikuntza, 1929ko elektrifikazioaren garaian gutxi-gorabehera, (2012-B, 1118) baino seguruenik askoz lehenagokoak dira, hainbat argazki eta plano historikotan agertzen baitira (esaterako, trenbide bikoizketa baino lehenagokoa den Hernaniko geltokiaren plano batean: HUA, 1855-1931). Honelako aterpeak Andoainen (11505-A-01), Hernanin (11508-B-02) eta Erreterian (11516-A-01) kontserbatzen dira.

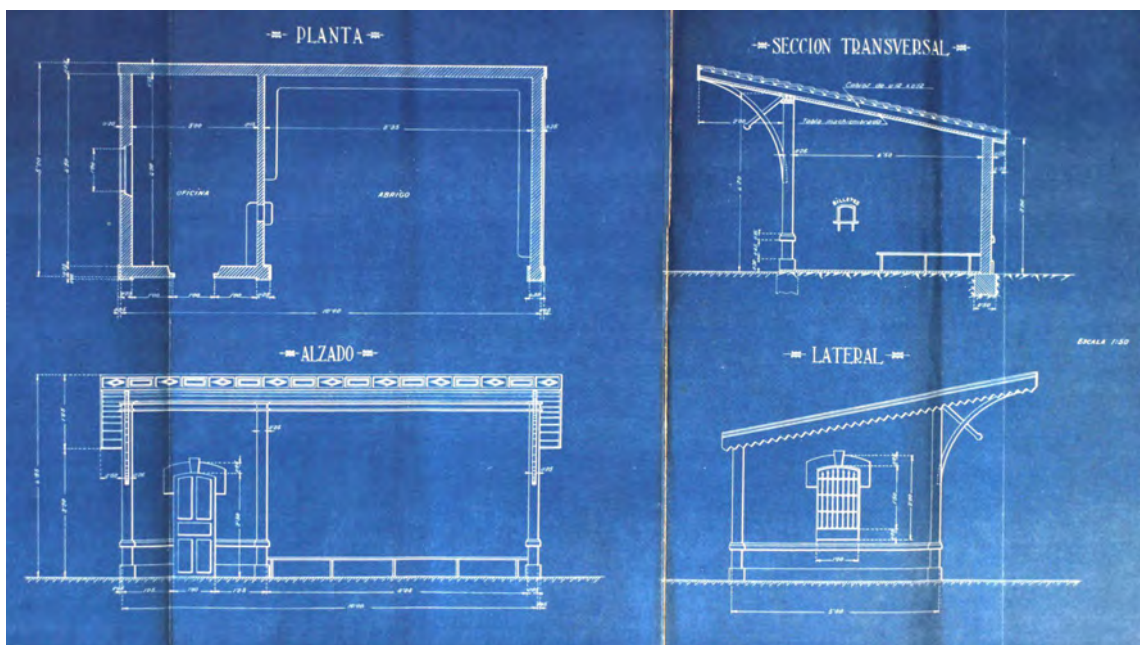
Hamarkada hauetan zenbait negozio txiki irekiko dira geltoki gehienen inguruan, kantinek eta fondak alegia. Hauek bidaiari eta langileen hostalaritza-zerbitzu beharrak asetzeraz bideraturik zeuden, elikagaiak eta edariak ematera kasu gehienetan. Emakumeek, batez ere alargunek, paper garrantzitsua izan zuten hauetan, Ordizian (Arizmendi, 2016, o.g.) edo Andoainen (Imaz, 2017, 445) esaterako. Trenbide-pasagune edo pasonibeletan ere nolabaiteko presentzia izan ohi zuten hasieratik, batez ere langileen emazte eta alargunek, naiz eta bigarren mailako edo garrantzi gutxikoetara bideratuak egon (Ballesteros, 344). Azterna material gehiegirik ez dute utzi instalazio hauek, batzuetan geltokian bertan eta beste batzuetan desagertutako eraikin xumeetan kokaturik baitzeuden. Hala ere, gaur egun kontserbatzen den hostalaritza adibiderik nabarmenena Donostiako Terminus hotela edo fonda (11511-A-03) izango litzateke.

5.3- 20ko hamarkadako geralekuen belaunaldia eta elektrifikazioa (1918-1931)

1918 eta 1920 bitartean Andoaingo geralekua (11504-A-01) ireki zen. Data eta gertaeraren nondik-norakoa ez da guztiz zehatza, Udal artxibategian ez baita daturik gordetzen geraleku berri honen inguruan, baina Serapio Múgicak bere “Geografía del País Vasco”-ko gipuzkoar atalean aipatzen badu ere, azken uneko aipamen moduan jarri baitzuen Norteko trenbideko geltokien zerrendara; 1920ean Tolosak berea eskatu (El Correo Español, 1923, 6) eta 1923an kontzesioa lortu zuen: Hernaniko Udalean gordetako eskutitz batean, Tolosako eta Andoaineko geralekuen eraikuntza erabili zen Aldapeta toponimodun tokian Hernaniko geralekua altxa zedin; udalaren argudioak geltokiaren urruntasuna, bidearen malda eta geltokitik gertu pasatzen zen Donostia eta Hernani bitarteko tranbiaren garestitasuna eta ordutegiaren konbinazio txarra aipatzen

ziren eta Norteko konpainiaren kontrako argudioak geltokiarekiko distantzia laburra eta proposatutako lekuan trenbideak zuen malda izan ziren (HUA, 1912-1926).

Honela, ikus dezakegunez, garai honetako lehen geralekuen ezaugarriak nahiko antzerakoak dira: geltoki handiago batetik gertu daude, herrien erdialderago kokatuta, beraz, aldiriko bidaiarientzako bideratuago. Eredu honi jarraituz, Groseko geralekua (11512) eta Irungo geltokiaren esparruan zegoen Irún-Colón geralekua, seguruenik, garai honetan ere irekiak izango zirela pentsa dezakegu, nahiz eta ondoren, Tolosako Erdiak bezala (11501), erreforma askoren ondoren, garai originaleko ezaugarriak apenas ez gorde, edo Irungoaren kasuan, duela urte asko desagertu. Garai honetako geralekuek, orokorrean, eraikin estandarizatu berdina izan zuten, hormigoi, adreilu eta egurrez osaturiko isuri bakarreko aterpeak, geroago irekiko diren geralekuentzat eredu finkatuz.



6. irudia: Hernaniko geralekuaren plano (HUA, 1912-1926): Andoaino, Itsasondoko, Legazpiko eta Ikaztegiako geralekuek eredu hau jarraitzen dute.

Tipologia arkitektoniko bera jarraituz, 1930ean Itsasondoko geralekua (11406-A-01) eta 1931n Legazpikoa (11306-A-01) ireki ziren, azken hau udalak hamarkada askotan zehar mantendutako borroka luze baten ondoren, elektrifikazioari esker bere eraikuntza ahalbidetu zen. Legazpikoa (11306) hauetako adibiderik interesgarriena da, batetik udal artxiboan jasotako dokumentazio oparoagatik, eta, bestetik, hurrengo hamarkadetan jaso zuten garapena dela eta: 1940ean, biltegi txiki bat itsatsi zitzaion alboan 1931ko

eraikinari, eta zehaztu ezin izan den data batean (50eko hamarkadan seguraski), parean, bigarren aterpe bat (11306-B-01) eta biltegiaren ondoan komun publiko batzuk eraiki ziren. Bitartean, Legazpik bere industrian eta biztanlerian garapen nabarmena biziko du, eta geralekuak erabileraren intentsifikatze hori argi erakusten du bere arkitekturaren unitate estratigrafiko ezberdinen bitartez.



7. irudia: Alegiako geltokia (11409-B-02), 1925ean eraikia. Madrilgo Santa María de la Alamedako geltokiaren fisionomia bera du, beranduago eraikia izan arren.

Bestalde, 1925ean Alegiako geralekua geltoki bihurtu zen (GCH, Mundo Gráfico & El Sol, 1925) gaur egungo eraikin bereizgarria (11409-B-02) eta salgaien biltegia (11409-B-01) eraikiz: estilo eklektikoko hormigoizko bidaiarien eraikinak Santa María de la Alamedako apartaderoaren fisionomia bera du: hau 1882an ireki zen, Legorretako eta Billabona-Zizurkileko apartaderoekin batera, beraz, planoen berrerabilera eman zela ikus daiteke.

Aipatutako eraikin hauetaz gain, elektrifikazioak ekarri zituen eraikin berriak ere aipatu beharko genituzke: subestazioak, hauetako langileentzako bizilekuak, sekzionatze etxolak... hauen kontserbazio egoera ona da orokorrean oraindik ere gehienak erabiltzen jarraitu direlako. Honen adibide izango lirateke Zumarragako subestazioa (11400-B-01)

eta bere etxebizitza unifamiliarra (11400-B-2), edo Gaintxurizketakoa (11507-A-01) eta bere etxebizitza bikoitza (11507-A-02). Hauek Kataluniako elektrifikazioetan (Barcelona-Manresa, eta Montcada-San Juan de las Abadesas lineetan) egin zirenen berdinak dira. 1983ko tentsio aldaketak 1.500V-ordez 3.000V erabiltzea ekarri zuen (Olaizola, 1992, 382), baina eraikinek (Otzaurteko subestazioa, Zegamako geralekuaren ondoan eraiki zenagatik aldatua -11304-B-01-, abandonatua eta ondoren suntsitua izan zena, eta Ordiziako subestazioaren etxebizitza desagertua izan ezik) ez zuten kalterik jasan.



8. irudia: Zumarragako subestazio elektrikoa (11400-B-01) eta bere etxebizitza (11400-B-02), 1929ko elektrifikazioan eraikia.

5.4- RENFE, gerraosteko geralekuak eta geltokien berrikuntza (1939-2004)

1941ean, gerrak eragindako kalte izugarriak jasan ezin izan zituzten konpainiak nazionalizatuz Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) sortu zen. Honela, Olaizolaren arabera, Espainiako trenbide zabal guztien erreskatea egin zen, sare guzti hau Estatuaren esku geratuz 1941eko otsailaren 1etik aurrera. Norteko Konpainiak ordurako zuen garrantzia kontuan izateko, honek eta M.Z.A. edo Madrid-Zaragoza-Alicante konpainiak RENFE sortu berriaren sarearen erdia baino gehiago osatzen zuten (1992, 377).

Hamarkadaren lehen urteetan geralekuen eraikuntza bolada handi bat ematen da: Zegama (ZUA, 1941-1947), Gabiria (11401-B-01, 1942an; LUA, 1910-1950; Aranburu & Intza, 2006-B, 122), Beasain Apeadero edo Salvatore (1944an: BUA, 1942-1950), Ikaztegieta (11408-A-01, 1942an: IUA, 1940-1942), Anoeta, Loiola, Ategorrieta, Herrera... Azken hau izan ezik (“neovasco” deritzon estiloa jarraitzen zuena eta duela gutxi eraitsi zena), beste guztiek Nortek ezarritako geralekuen eredua jarraitu zuten, baina bere arkitektura sinplifikaturik, leiho eta ateei forma laukizuzena emanaz eta egurrezko teilatuen ordez hormigoizkoak eraikiz, baita aterpeko espazioa luzeagotuz. Aldaketa hau argi ikusten da Ikaztegieta geralekuaren kasuan, bien tarteko trantsizioan ageri baita: Norteko geralekuen bao arkutuak ditu, baina aterpea luzatu egiten da bi zutaberen gehikuntzaren bitartez.



9. irudia: Ikaztegieta geralekua (11408-A-01), 1942 inguruan eraikia.

RENFEk bere lehen urteetan geraleku berriak irekitzeko eskaeren aurrean prestutasun handiagoa aurkezten zuela dirudi, Norteren errentabilitatezko kezka eta kontrako argudioz beteriko erantzunen aurrean; orduan ere udalen esku geratzen ziren bai eraikuntza lanen kostuak eta errentagarritasunaren erantzukizuna, baina garai honetako geraleku askok ez ziren herritarren beharrak asetzeko gai, batez ere trenbidea geralekuek zerbitzen zuten biztanleria nukleoetatik urrun zeudelako. Horregatik, autoaren ugaritzearekin batera, hauetako asko ixten eta abandonatzen joan ziren. Esanguratsua da, adibidez, Ormaiztegi geralekuaren ondoko bi geralekuak, Beasain Apd. edo Salvatore (11403) eta Gabiriakoa (11401-B-01), zerbitzuz kanpo daudela: lehenaren aztarnarik ez zaigu apenas iritsi A-636 autobidearen eraikuntza dela eta,

besteak ADIF-eko blokeo puntu bezala irau du. Beste askok aldiz arrakasta izan zuten eta gaur egun oraindik ere zerbitzuan daude.



10. irudia: Pasaiako geltokia (11515-B-01), 1950eko geltokien erreformen adibidea.

1950eko hamarkadan geltokien erreforma eta berrikuntzetan hasi zen RENFE, hauek garaiko behar eta gustu estetikoetara egokituz: Honen fruitu dira gaur egunerarte Tolosan (11500-B-01, 1958) eta Pasaiako (11515-B-01, 1960 inguruan: PUA, 1960, baina Olaizolaren arabera 1959an; 1992, 379) ailegatu zaizkigun kalitate txarreko bidaiarien eraikin funtzionalistak (Olaizola, 1988, 17 & 1992, 379), deigarria den moduan bi kasuetan markesina zaharrak gordez. 1964 inguruan Irungo geltokiaren erreformak hasiko dira joera hori jarraituz, 1965erako Biarez ingeniariaren 1884eko eraikin dotorea gaur egungora eraldatuz eta markesina miresgarria desagerraraziz. Eraikin berri hauek (berritzat har baditzakegu, aurrekoen egitura aprobetxatu baitzuten ziurrenik fatxada bakarrik eraldatuz: Olaizola, 1992, 380) estilo internazionala delakoan koka ditzazkegu, arkitektura arrazionalistaren barnean.

Beste joera “neovasco” estiloko eraikinak eraikitzearena izan zen. Goeuskadiko ortoargazkien eta Olaizolaren arabera (1988, 17), estilo honetan eraikia izaten lehena Zumarragakoa (11400-A-02 eta A-03 eraikinez osatua) izan zen, Letorneuren bigarren

klaseko geltokia ordezkatzuz; Olaizolak 1955ean kokatzen du eraikuntza data (1992, 379), baina Geoeuskadiren bitartez kontsultatutako 1945 eta 1946 bitarteko hegaldi amerikarraren ortoargazkiek 11400-A-03 bidaiarien eraikinaren jatorria 1940eko hamarkadaren lehen erdialdan kokatzen dute; litekeena da 1955ean eraikitakoa 11400-A-02 eraikin osagarria izatea. Ondoren, 1970-1980 inguruan Beasaingo (11404-A-02), Ordiziako (11405-A-01) eta Errenteriako (11516-B-01) geltokiak eraiki ziren. 1987tik aurrera, Geltokien Modernizazio Plan berriak ordurarteko eraikinak errespetatzeko eta errestauratzeko politika hartu zen Olaizolaren arabera, batetik geltokiaren hiriaren ate eta elkargune papera, eta bestetik ondare arkitektonikoa balioztatu eta babestuz (1992, 380).



11. irudia: Errenteriako geltokia (11516-B-01), joera “neovasco”-aren adibidea.

5.5- Azken urteak: ADIF eta hamarkada honetako egitura berriak

1997an Gestor de Infraestructuras Ferroviarias edo GIF entitate juridikoa sortu zen, RENFetik independentea, Europar Batasunaren trenbide-legedia betetzeko; hau 2005ean abian hasi zen Administrador de Infraestructuras Ferroviarias edo ADIFen aurrekaria izango zen. Garai honetan ireki den geraleku berri bakarra Intxaurrendokoa (11522) izango litzateke, 2011ko maiatzaren 12an zerbitzuan jarri zena (Vía Libre, 2011, o. g.). Egitura moderno honek gaur egungo iritsgarritasun eta hirigintza estandarrak betetzen ditu, trenbidearen barrera-efektua ezabatzea lortuz.

ADIFek aurretik RENFEk ezarri zuen politika mantendu du azken urteetararte behintzat, geltoki askotan erreformak egin baitira azken urteetan hauen zerbitzua hobetzearren: geltoki gehienetan nasak igogailu eta lurrazpiko igarolekuen bitartez

egokitzeaz gain, Andoainen (11505-A-01 eta 11505-B-03 eraikinak) eta Urnietan (11506-A-01 eta 11506-B-01) hormigoizko bi aterpe biki eraiki dira trenbidearen alde bakoitzean, lehenengoan geltokiaren egitura zaharrak zeuden bezala utziz; bigarrenean aldiz Irungo aldean zegoen egitura zaharra bota zen. Hernani Erdian geraleku berri bat eraikitzen ari dira geraleku zaharretik metro batzutara Irun aldera: hormigoiz, altzairuz eta kristalez eginga egongo da, eta 1925eko geralekuaren etorkizuna (11507-A-01) dudan jartzekoa da. Herreran, geralekuko aterpe “nevasco”-ak duela asko bota ziren, oraindik amaitu gabe dauden Hernaniko geraleku berriaren antzerako egitura batzuk altxatzeko.



12. irudia: Urnietako geraleku berriaren Irun aldeko eraikina (11506-A-01).

Legazpin eta Donostian, obrek oraindik ez dituzte eraikin zaharrak ukitu, baina Legazpiko geralekuaren eraikin nagusiari babespen urbanistikoa kendu zion udalak 2019an; bi eraikinak babes baxua zuten Hirigintza Ondarea Babesteko eta Kontserbatzeko Plan Bereziaren barruan, eta honek babesaren kentzeko eskumena ematen zion udalari, Eusko Jaurlaritzaren aholkuaren kontra. Alkatearen esanetan, “1864tik” (*sic*) jasotako eraldaketek eraikinak desitxuratu dituzte eta Gipuzkoan antzerako beste hainbat adibide daude; horrez gain, geraleku berriaren infografiaren bitartez honen historiaren berri emango da (Limia, 2019, o. g.). Donostian, bestalde, Biarezen eraikina eraldatuko da abiadura handiko trenarentzako egokitzapenekin, hasiera batean beste eraikin bat egiteko planak bazeuden ere; Legorretan, gaur egungo geltokia ordeztuko duen geraleku berriaren proiektuaren erredaktatzearen laguntza-kontratua lizitatu berri da eta hau herritik gertuago kokatuko da, eskolen ondoan (Diario Vasco, 2022, o.g.); geltoki zaharraren etorkizunaz ez da ezer aipatzen.

6- Ondorioak

Ikusi dugun bezala, trenbidearen testuinguru historikoari, garapenari eta honen fase ezberdinei buruz datu asko eman ahal dizkigu azpiegituraren, kasu honetan batez ere

geltokien eta hauen elementu ezberdinen karakterizazio arkitektonikoak: bost fase nagusi eman dira Norteko trenbidearen zati gipuzkoarrean, garai bakoitzean trenbidearen kudeaketaz arduratutako enpresek dependentzia berriak sortuz edota aurretik zeudenak garai bakoitzeko beharretara moldatuz, erreforma edota guztizko berreraikitzeen bitartez. Fase ezberdinek ezaugarri arkitektoniko bereizgarriak dituzten eraikin mota ezberdinak eragin dituzte, zenbait kasutan zerbitzatzen dituzten herri eta hirien garapenaren ezaugarri nabarmenak direnak.

Ikus dezakegunez, hainbeste datu eman dakizkigukeen geltoki eta geraleku hauek gutxi eta nahiko azaletik aztertu izan dira gehienetan, beti adibiderik garrantzitsuenetara eta orokortasunetara jotz; Hori dela eta, hauetako bakoitzaren ondare-balioa, nolabait susmatua baldin bada ere, ez da beti kontuan hartu izan hauetan interbentzioak egiterako orduan. GRALaren, iturrien eta egilearen baldintzek ezartzen dituzten mugak direla eta, ezin izan dut nahi beste sakondu iturrietan eta hauen analisisan, baina lan honen bitartez, garrantzia txikiagoko geltoki hauen historia eta bilakaeraren inguruko zenbait datu bildu dira, hauen garrantzia azpimarratzearen eta bestalde, hauen materialtasuna balioan jartzearen eta azterketa sakonagoentzako oinarriren bat jarri ahal izateko.

Betidanik aldaketak jaso badituzte ere, azken urteotan instalazio hauen zerbitzua, praktikotasuna eta irisgarritasuna hobetzeko zenbait lan egin dira edo kasu batzutan egitear daude; hau edozein kasutan goraiatzekoa bada ere, garrantzitsua da, iraganean egin ez den bezala, geltoki eta geraleku hauek duten balioaz kontziente izatea eta ahal den neurrian hauen erabilera eta kontserbazioa mantentzea, espazio hauek hurrengo belaunaldiek ezagutu eta goza ditzaten.

Hiri eta herrien garapenarentzat hain garrantzitsuak izan diren eta askotan hauen pasaiaren parte garrantzitsua diren nortasun handiko eraikinak izanda, hauek behar bezala zaintzea eta hauen balioa gizarteratzeak eta hedatzeak garrantzia handia du, etorkizunean iraupena izan dezaten eta gure eguneroko espazioak izan daitezkeen geltoki hauen ezagupenaren bitartez, hauetan izandako bizi-esperientzia, ezagutza kulturala eta gozamen sensoriala aberastu dezaten. Hori da azken finean GRAL honek izan dezakeen helburu eta ondoriorik garrantzizkoena.

7- Artxibategietako dokumentazio historikoa:

- **Beasaingo Udal Artxiboa (BUA), 1942-1950**, A430-13; Expediente para la construcción del apeadero “Beasain” en Salvatore.
- **Biblioteca del Museo del Ferrocarril de Madrid (BMFM), 1867**, MAP 01-34; García Padrós, F. [Mapa-Tarifas de los Caminos de Hierro de España y Portugal](#). Imprenta de los Ferro-carriles.
- **BMFM, 1931**; Forcano Catalán, A. [Mapa de los ferrocarriles en explotación, construcción y proyecto en España](#). Editorial Rivedeneyra.
- **Hernaniko Udal Artxiboa (HUA), 1855-1931**, D-6, 1.1; Ferrocarril del Norte: Madrid-Irún; documentación relativa a la construcción de dicha línea de ferroviaria: suscripción de obligaciones del Crédito Mobiliario, expropiación de terrenos, balastaje, interceptación de caminos y servidumbres, planos de trazado y asuntos derivados de la explotación.
- **HUA, 1912-1926**, D-6, 3-2; Establecimiento de apeadero del Ferrocarril del Norte en Aldapeta.
- **HUA, 1924**, D-4, 4.64; Diputación Provincial de Guipúzcoa, construcción de caseta para administración de arbitrios provinciales en estación del Ferrocarril del Norte.
- **HUA, 1975**, 2-15-3, 3229/5; Proyecto de derivación particular para Hierros Alfonso S.A. en el km 616,062.
- **HUA, 1997**, 2-15-3, 3229/10; Obras de construcción (tras denuncia) de edificio auxiliar para uso interno de la compañía en terrenos de la estación de Hernani (SU-17.1).
- **HUA, 2008**, 2-15-3, 3229/13; García Llorente, P. (2004): *Proyecto de sustitución de la cubierta del edificio de viajeros, Estación de Hernani*. Gerencia de Cercanías de Bilbao, San Sebastián y Santander, Cercanías Renfe.
- **Ikaztegietaiko Udal Artxiboa (IUA), 1941-1942**: 2-5-2, 39/5; Construcción de un apeadero en el kilómetro 590,195 de la línea de ferrocarril Madrid-Irún.

- **Legazpiko Udal Artxiboa (LUA), 1897-1964, C 916 /2;** Documentación relativa a construcción apeadero de ferrocarril e implantación de servicios.
- **LUA, 1910-1964, C 846 /30;** Expediente relativo a la construcción del apeadero de Legazpi.
- **Pasaiaiko Udal Artxiboa (PUA), 1960, 187585, 0027;** [Acta nº2. 25-1-1960.](#)
- **Zegamako Udal Artxiboa (ZUA), 1941-1947, 15.3, 2360;** Oazurzako apeaderoa eraikitze obra.

8- Prentsa historikoko eta hemerotekako erreferentziak:

- **ARIZMENDI, R. (2016-VIII-14):** “[La cantina de la primitiva estación, una historia recuperada de Ordizia](#)”. *Diario Vasco*, Vocento.
- **DIARIO VASCO (2022-IV-5):** “[La nueva estación de tren de Legorreta se ubicará frente de la escuela y la zona deportiva](#)”. Web bertsioa, 2022ko maiatzaren 5ean kontsultatua.
- **EL CORREO ESPAÑOL (1920-9-11):** “[Por la excelsa patrona de Guipúzcoa-Huelga solucionada-Apeadero](#)”. Nº 9840, 5. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **EL SOL (1925-VII-22):** “[Información general; País Vasco: nueva estación](#)”. Año IX, Nº 2465, 3. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO edo GCH (1882-IX-10):** “[Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España: Línea Principal](#)”. Año XXVII, Nº37, 584. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **GCH (1925-VII-1):** “[Ferrocarriles españoles: Norte de España](#)”. Año LXX, Nº 3445, 223. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **LIMIA, C. (2019-XII-12):** “[El edificio principal del apeadero de Legazpi será demolido al construir la nueva estación](#)”. *Diario Vasco*, web bertsioa, 2022ko maiatzaren 5ean kontsultatua.

- **MUNDO GRÁFICO (22-VII-1925):** “Varias notas gráficas de la actualidad en provincias”. Año XV, Nº 716, 8. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **VÍA LIBRE (2011-V-12):** “[Intxaurrondo, en San Sebastián, estrena apeadero con 76 trenes diarios](#)”. Webgune bidez 2022ko maiatzaren 5ean kontsultatua.

9- Bibliografia:

- **APRAIZ SAHAGUN, A. & MARTÍNEZ MATÍA, A. (2008):** [Arquitectura industrial en Gipuzkoa](#). Gipuzkoako Artxibo Orokorra, Gipuzkoako Foru Aldundia.
- **ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. & INTZA IGARTUA, L. M. (2006-A):** *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan, I liburukia*. Euskotren, Irizar Koop. eta Pasaiako Portuko Garraio Koop.
- **ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. & INTZA IGARTUA, L. M. (2006-B):** *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan, II. liburukia*. Euskotren, Irizar Koop. eta Pasaiako Portuko Garraio Koop.
- **BALLESTEROS DONCEL, E. (2003):** “[IV.3. La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962](#)” in GÁLVEZ MUÑOZ, L. & SARASUA, C. (coord): *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*, Universidad de Alicante, 335-355.
- **BARQUÍN GIL, R. (2013):** “[El Turismo y los primeros ferrocarriles españoles \(1855-1900\)](#)”. *TST* 24, 110-136.
- **BEASCOECHEA GANGOITI, J. M. (2002):** “[Veraneo y urbanización en la costa cantábrica durante el siglo XIX: las playas del abra de Bilbao](#)”. *Historia Contemporánea* 25, 181-202.
- **BERNARDO MOZO, S. (2016):** [Las empresas ferroviarias y la empresa moderna: la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España](#). Universidad

de Valladolid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Grado en Administración y Dirección de Empresas. Valladolid, 2 de junio de 2016.

- **BLAS ZULUETA, L. (1985):** [Hernani entre dos guerras](#). Hernaniko udala.
- **CATALÁN VIDAL, J. (1990):** “[Capitales modestos y dinamismo industrial: orígenes del sistema de fábrica en los valles guipuzcoanos, 1841-1918](#)” in NADAL OLLER, J. & CARRERAS ODRIÓZOLA, A. (coord.): *Pautas regionales de la industrialización española: siglos XIX-XX*, Ariel, 125-158.
- **GALDOS MONFORT, A. (2008):** [Villafrancatik Ordiziara, historiaz jositako bidea](#). Eusko Ikaskuntzaren ardurapeko argitalpena, Ordiziako Udala.
- **GARCÍA ÁLVAREZ, A. (2010):** [La vía doble en España y el sentido de circulación de los trenes por ella](#). Colección Técnica, Documentos de Geografía Ferroviaria y Tráficos; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- **GIL DE ARRIBA, C. (2019):** “[«Geografías turísticas»: moda y modos de viajar en la España de la primera mitad del siglo XX](#)”. *Ayer* 114, 147-174.
- **GONZÁLEZ PORTILLA, M.; URRUTIKOETXEA LIZARRAGA, J.; ZARRAGA SANGRONIZ, K. (2014):** “Ferrocarril, urbanismo y capital humano: los "procesos vascos" de modernización (1876-1930)”. *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen zerbitzua, Leioa, 15-56.
- **HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1999):** “[El ferrocarril como ampliador de los espacios económicos portuarios: la Cía. del norte y algunos puertos septentrionales españoles entre 1878 y 1930](#)” in VIDAL OLIVARES, J.; MUÑOZ RUBIO, M. & SANZ FERNÁNDEZ, J. (Coord.): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*. Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 597-618.
- **HERRERAS MORATINOS, B. & ZALDUA GOENA, J. (2012):** *Arkeologia 0.7: Arkeologia industrialia Gipuzkoan: egungo egoera*. Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia-San Sebastián.

- **HIRU.EUS:** “[Estación de Hernani](#)” Patrimonio industrial, Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco. 2022ko martxoaren 9an kontsultatua.
- **IBÁÑEZ GÓMEZ, M.; TORRECILLA GORBEA, M. J. & ZABALA LLANOS, M. (1992):** *Arqueología industrial en Gipuzkoa*. Eusko Jaurlaritzak: Kultura eta Turismo Saila.
- **IMAZ MARTINEZ, I. (2017):** “Andoaingo modernizazio prozesua. Azken Guda Karlistatik Espainiako II. Errepublikara (1876-1936)”. *Leyçaur, Andoaingo ikerketa historikoen aldizkaria* 14, 379-507.
- **LARRINAGA RODRÍGUEZ, C. (2014):** “[Ferrocarriles y termalismo: la configuración del espacio balneario en el País Vasco](#)”. *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen zerbitzua, Leioa, 207-242.
- **MACÍAS MUÑOZ, M. O. (1994):** *Ferrocarriles y Desarrollo Económico en el País Vasco (1914-1936)*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua, Leioa.
- **MACÍAS MUÑOZ, M. O. (1999):** “[Los ferrocarriles y el desarrollo económico del País Vasco \(1856-1936\)](#)” in VIDAL OLIVARES, J., MUÑOZ RUBIO, M. & SANZ FERNÁNDEZ, J. (Coord): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*. Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 457-476.
- **MACÍAS MUÑOZ, M. O. (2014):** “[Ferrocarriles y modelos económicos en el País Vasco: Vizcaya \(1864-1936\)](#)”. *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua, Leioa, 79-111.
- **MARTÍNEZ CORRAL, A. (2013):** “[Estaciones de ferrocarril de la Compañía del Norte en España: intervención y reuso](#)”. *Apuntes* 26-2, 24-37.
- **MONTERO GARCÍA, M. (1990):** *Mineros, banqueros y navieros*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Gauregungo Historia Saila.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1988):** *Trenbidearen Historia Euskal Herrian: XX. mendea*. Euskal Herria Enblematikoa, Etor-Ostoa.

- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (2012-A):** “[Ferrocarril y turismo en San Sebastián \(1864-1914\)](#)”. *VI. Trenbideen Historiaren Batzarraren hirugarren sesioa*, Larrinaga Rodríguez-ek koordinatua, Vitoria-Gasteiz.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (2012-B):** “[Gipuzkoa. Estación de Donostia-San Sebastián. Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.](#)” *Patrimonio Industrial en el País Vasco/Euskadiko industria ondarea*, Vol. 2, 1117-1121.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (2014):** “[La construcción del Ferrocarril del Norte \(y III\)](#)”. *Historias del Tren*, egilearen bloga, 2022ko otsailaren 24ean kontsultatua.
- **OTAMENDI IRIZAR, I. (2019):** [Patrimonio arquitectónico industrial en el eje del río Oria \(Gipuzkoa\): valoración, protección y conservación](#). García-Gutiérrez Mosteiro, J. eta Sánchez Beitia, S.-k zuzendutako doktoretza tesia, Euskal Herriko Unibertsitatea.
- **VALDALISO GAGO, J. M. (2010):** “[Industrializazioa XX. mendearen lehen herenean eta haien protagonistak](#)”. in DE LA GRANJA SAINZ, J. L. & DE PABLO CONTRERAS, S. (coord.): *Laurak Bat. Euskadi eta Nafarroa XX. mendean*. Euskal Herriko Unibertsitatea, Argitalpen Zerbitzua, Leioa, 171-196.
- **WAIS, F., (1987-A):** *Historia de los ferrocarriles españoles I*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- **WAIS, F., (1987-B):** *Historia de los ferrocarriles españoles II*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

Eranskina: inbentarioa

Zegama-Otzaurte (11303)	3
Brinkola (11305)	4
Legazpi (11306)	6
Zumarraga (11400)	8
Gabiria (11401)	12
Ormaiztegi (11402)	13
Beasain (11404)	15
Ordizia (11405)	19
Legorreta (11407)	22
Ikaztegieta (11408)	24
Alegia (11409)	25
Tolosa (11500)	27
Tolosa Erdia (15001)	30
Anoeta (11502)	32
Billabona-Zizurkil (11503)	34
Andoain Erdia (11504)	36
Andoain (11505)	38
Urnieta (11506)	40
Hernani Erdia (11507)	42
Hernani (11508)	43
Martutene (11509)	46
Loiola (11510)	47
Donostia (11511)	48
Gros (11512)	52
Ategorrieta (11513)	54
Intxaurreondo (11522)	56

Herrera (11514)	58
Pasaia (11515)	60
Lezo-Errenteria (11516)	63
Irungo Bentak (11518)	64
Irun (11600)	66

Zegama-Otzaurte (11303)

Kokapena: WGS84 [-2.26364417,42.93946418] Zegama, Gipuzkoa.

P.K.: 544,951 km

Altuera: 607,41 m

Dependentzia mota: apartaderoa **Erabilera:** 2013tik zerbitzuz kanpo bidaiarientzat.

Kokapen mapa:



Deskribapena:

Otzaurteko apartalekua eraikin bakar batek osatzen du, 11303-A-01 eraikinak. Bi isuriko egurrezko teilatudun eraikin laukizuzena da; ate bakar bakarra du fatxadaren erdialdean, eskuinaldean ate eta leiho txiki bana edukiz. Eraikinak “Cegama-Otzaurte” jartzen duen azulejoko kartel bat du eraikinaren ezkerreko aldean.

Irudiak:



1. argazkia: 11303-A-01 bidaiarien eraikina.

Kronologia:

Lehen erreferentzia 1866an ematen da, La España egunkarian, ordurako gurutzaketa puntu izanik.

Kontserbazio egoera:

ADIFek erabiltzen jarraitzen du. Hala ere, fatxada grafitiz zikindua dauka, eta teiltuak degradazio seinaleak ditu.

Iturriak:

- *La España (1866-IX-9)*, n.º 6.184, 3.

Brinkola (11305)

Kokapena: WGS84 [-2.33457787, 43.01898467] Brinkolako auzoa, Legazpi, Gipuzkoa.

P.K.: 557,174 km

Altuera: 475,6 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan.

Kokapen plano:**Deskribapena:**

Geltokia bost eraikinez osatzen da, guztiak Irungo noranzko trenbidean. Lehen lauak multzo bakar batean ageri dira: komunak (11305-A-01), komunen ondoko eranskina (11305-A-02), bidaiarien eraikina (11305-A-03) eta biltegia (11305-A-04): geltokia eta komunak garaikideak izango ziren, ondoren biltegia eraikiz eta azkenik eranskin hori. Guztiak teiltua

bi isuritan dute. Bidaiarien eraikinak 3 bao erregularretan eta bi solairutan du antolatua fatxada, trenbide aldera begira; beste aldean egitura berdina jarraitzen du, baina bigarren solairuko burdinezko balkoiaren gainean itxitura bat du ezkerrean, ziurrenik XX. mendeko lehen hamarkadetan egin. Biltegiak lau bao eta ate bat ditu, adreiluz egin dago. Azkenik, trenbidea Irunerantz metro batzuk jarraituz, elektrifikazio-sekzionamenduaren etxola (11305-A-05) dago, tipologia honetako eraikinetan ohikoa den lau isuriko teilatuarekin baina inolako apaindurarik gabe.

Irudiak:



1. irudia: ezkerretik eskuinera, deskribatutako eraikinak.

Kronologia:

Prentsan lehen aipamenak 1880ean *El Siglo Futuro*-n eta C.M. 5 trenaren deskarrilamenduagatik eta 1881ean *El Liberal*-en C.M. 3 treneko suzainaren heriotzagatik izan ziren. 1880 inguruan eraikia izango zela suposa daiteke, Legorreta, Villabona eta Gaintxurizketako apartalekuen antzera, trafikoa arintzearen.

Kontserbazio egoera:

Nahiko egoera originalean mantentzen da; komunak oso eraldaturik daude, langileen erabilpenerako. Bidaiarien eraikineko bigarren solairuko etxebizitza abandonatua dago.

Iturriak:

- *El Liberal* (1881-I-18): “Inundaciones”. Año III, N° 565, 3.
- *El Siglo Futuro* (1880-X-10): “De calamidades”. Año V, N° 1465, 3.

Legazpi (11306)

Kokapena: WGS84 [-2.33057211,43.05103131] Geltoki hiribidea, Legazpi, Gipuzkoa.

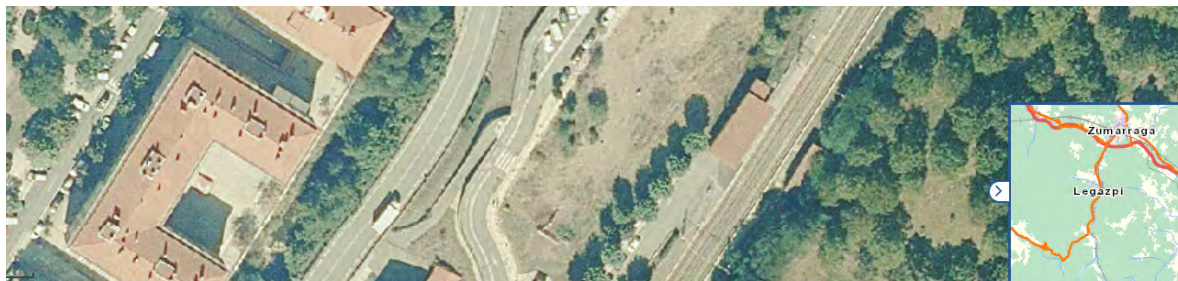
P.K.: 561,256 km

Altuera: 410,8 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan.

Kokapen plano:



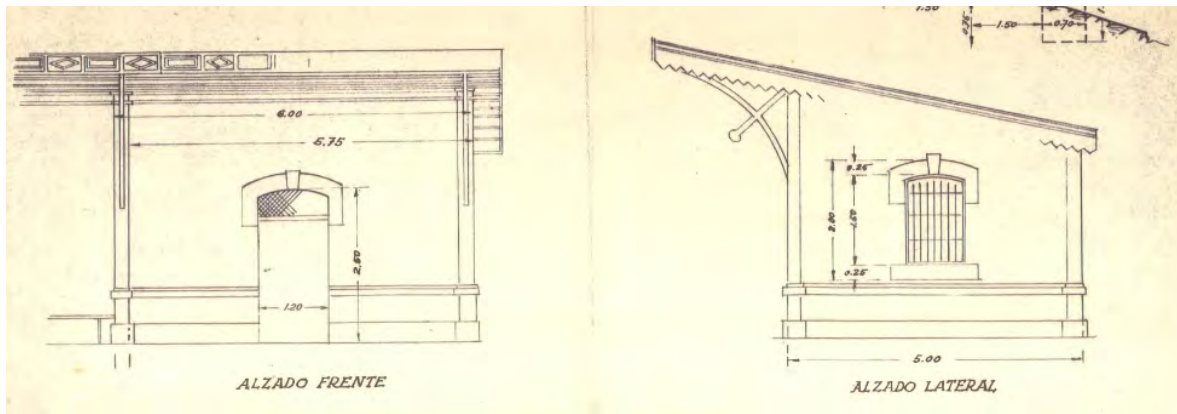
Deskribapena:

Bi eraikinek osatzen dute: 11306-A-01a eraikin nagusia izango litzateke, isuri bakarreko hormigoiz, adreiluz eta egurrez eginiko geralekuaren adibide. Geralekuak hiru eraikitze-fase edo unitate stratigrafiko ditu: ezkerretik eskuinera, 1931ko geralekua, 1940ean honi itsatsita eraikitako biltegi txikia (LUA, 1910-1964) eta azkenik, 1950 inguruan biltegiaren ondoan eraikitako komun publikoak. 11306-B-01a trenbideaz bestaldeko adreiluzko eta hormigoizko aterpea izango litzateke, 1950 inguruan eraikia.

Irudiak:



1. argazkia: 11306-A-01 eraikina.



2. argazkia: 1940ean 11306-A-01ari egindako luzapenaren planoak (LUA, 1910-1964).



3. argazkia: 11306-B-01 aterpea.

Kronologia:

1931n irekia izan zen, azaldu bezala ondorengo urteetan handitua izanik.

Kontserbazio egoera:

Ona da orokorrean, baina eraikin nagusiak zimentazio arazoak dituela dirudi, hondoko pareta pitzaturik egonez. Eraikin hauek ordeztuko dituen geraleku berriaren obrak hasi dira dagoeneko, eta seguruenik eraitsiak izango dira.

Iturriak:

- LUA, 1910-1964, C 846 /30; Expediente relativo a la construcción del apeadero de Legazpi.

Zumarraga (11400)

Kokapena: WGS84 [-2.31991423,43.08719280] Geltokien plaza, Zumarraga, Gipuzkoa.

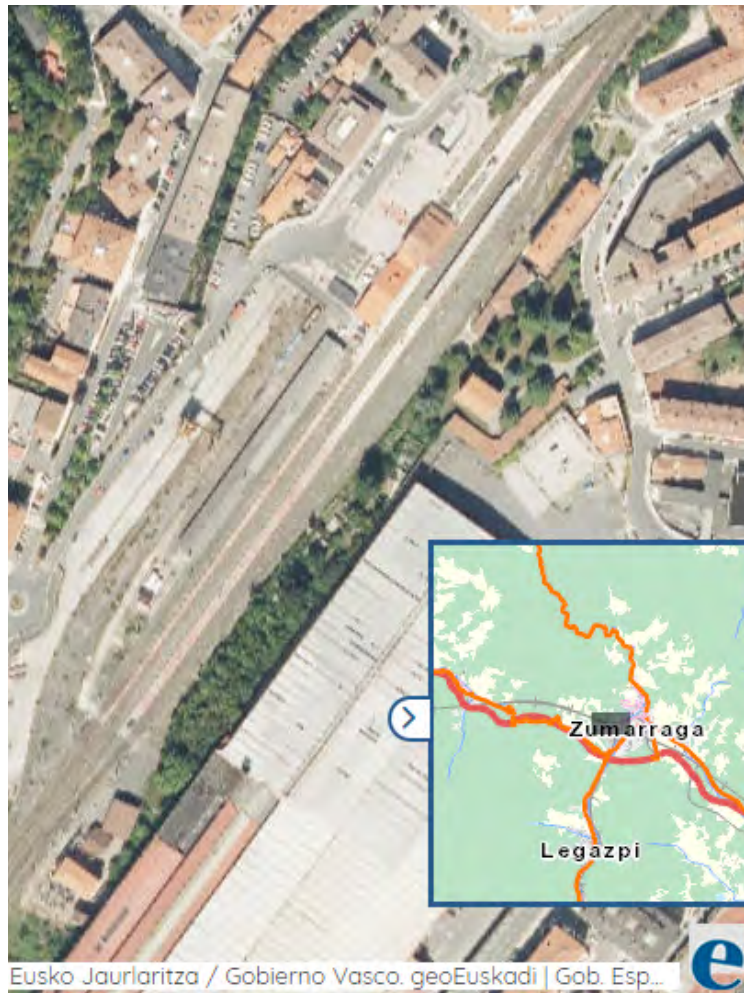
P.K.: 565,641 km

Altuera: 354,66 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan.

Kokapen plano:



Deskribapena:

Zumarragako geltokiko eraikinen multzoa bi zatitan banatzen da: lehena subestazio elektrikoarena izango litzateke, 11400-B-01 subestazioaren eraikinak eta 11400-B-02 etxebizitzak osatzen dute, 1929ko elektrifikazioan eraiki zirenak. Bigarrena, geltokiarena espreski izango litzateke, 11400-A-01 adreiluzko eta altzairuzko salgaien biltegiak eta 11400-A-02 eta 03 harria eta adreilua nahasten dituzten bi isuriko teilatudun “neovasco” bidaiarien eraikinak alde batetik, eta 11400-B-04 elektrifikazio-tailerrak eta 11400-B-05 langileen etxebizitza bat izan daitekeenak bestetik. Bigarren nasan 11400-B-03 aterpea dago, bidaiarien eraikinen estiloarekin bat egiten duena.

Argazkiak:



1. argazkia: 11400-A-03 eraikina, 1940ko hamarkadan eraikia.



2. argazkia: 11400-B-02 eta 01 eraikinak, subestazio elektrikoa osatzen dutenak.



3. argazkia: 11400-B-04 etxebizitza eta 11400-B-03 tailerra.



4. argazkia: 11400-A-02 eraikina.



5. argazkia: 11400-A-01 biltegiak.

Kronologia:

Geltokia 1864ean ireki zen bigarren mailako geltoki moduan. 1929an subestazioa eraiki zen, eta 1940ko hamarkadan 11400-B-03 eraikinak originala ordeztu zuen, Geoeuskadin ageri den 1945eko hegaldi amerikarraren ortoargazkien arabera. 1954 inguruan 11400-B-02 eraikina agertzen da Gipuzkoako Aldundiaren hegaldian. 60ko hamarkadan eraikitzen da 11400-B-01 salgaien biltegia.

Kontserbazio egoera:

Ona da orokorrean, elementu guztiak erabiltzen jarraitzen baitira; beraz, ez dirudi momentuz arriskuan daudenik.

Gabiria (11401)

Kokapena: WGS84 [-2.27867527,43.05879650] Orbeldegi auzoa 16, Gabiria, Gipuzkoa.

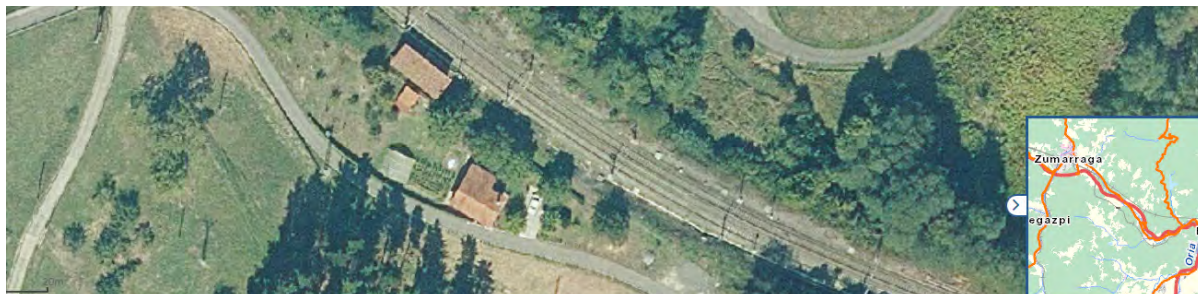
P.K.: 571,280 km

Altuera: 275,80 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: bidaiarientzat zerbitzuz kanpo.

Kokapen plano:



Deskribapena:

Isuri bakarreko hormigoiz eta adreiluz eraikitako geralekua. Eskuineko aldean, takila eta babeslekuaren zati bat hartzen dute ADIFen instalazioek gaur egun; ezkerreko paretean itxututako ate bat zeukala dirudi.

Irudiak:



1. irudia: 11401-B-01 eraikina.

Kronologia:

1942an ireki zen (LUA, 1910-1950; Aranburu & Intza, 2006-B, 122).

Kontserbazio egoera:

Ona da, graffitiak baditu ere.

Bibliografia:

- **LUA, 1910-1964, C 846 /30;** Expediente relativo a la construcción del apeadero de Legazpi.
- **ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. & INTZA IGARTUA, L. M. (2006-B):** *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan, II. liburukia.* Euskotren, Irizar Koop. eta Pasaiako Portuko Garraio Koop.

Ormaiztegi (11402)

Kokapena: WGS84 [-2.27867527,43.05879650] Orbeldegi auzoa 16, Gabiria, Gipuzkoa.

P.K.: 574,171 km

Altuera: 230,32 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru eraikinek osatzen dute Ormaiztegiko geltokiko multzoa: lehenik, 11402-A-01 sekzionamendu etxola karratua, lau isuriko teilatua duena eta adreiluz egina dagoena, harrizko aplikeekin eskinetan; ondoren, 11402-A-02 babesleku nagusia, estilo “neovasco”-delakoaren adibide den bi isuriko adreiluz eta hormigoiz eginiko etxola, egurrezko zenbait elementuz dekoratua dagoena; eta azkenik, 11402-B-01 Madrilerantzko babeslekua, nagusiaren estilo bera jarraitzen duena baina aldi berean txikiagoa izanik.

Irudiak:



1. argazkia: 11402-A-02 babesleku nagusia.



2. argazkia: 11402-B-01 egitura.



3. argazkia: 11402-A-01 eraikina.

Kronologia:

1890an ireki zen (Ibañez, Irizar, Otamendi & Pérez, 2015, 85). 1980-1990 inguruan geralekuaren eraikin originala eraitsi zen gaur egungoa eraikiz.

Iturriak:

- **Ibañez Ortega, N.; Irizar Asurabarrena, X.; Otamendi Jauregi, C. & Pérez Pérez, J. A. (2015): *Ormaiztegi 1860-1970*, I. liburukia. Ormaiztegi, Millan Irizarren Eskutik Kultur Elkarte.**

Beasain (11404)

Kokapena: WGS84 [-2.20233960,43.04622430] Trenbide kalea 1, Beasain, Gipuzkoa.

P.K.: 581,12 km

Altuera: 157,12 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Lau elementuk osatzen dute: 11404-A-01a langileen etxebizitza da, bi solairukoa, hiru baho asimetricotan antolaturik egurrez apaindua dago. 11404-A-02a hiru solairuko bidaiarien eraikina da, harriz, adreiluz eta egurrez egina. 11404-A-03a komunen eraikina da, besteen estiloa jarraitzen duena. 11404-B-01a, bestalde, Madrilgo nasako aterpea izango litzateke.

Irudiak:



1. argazkia: 11404-A-02, geltokiaren eraikin nagusia.



2. argazkia: 11403-A-03, komunak.



3. argazkia: 11404-A-01 eraikina.



4. argazkia: 11404-B-01 aterpea.

Kronologia:

1864ko geltoki originala izanik ere, ez du garai hartako elementurik kontserbatzen. Langileen eraikina izan ezik, beste guztiak 1980an eraiki ziren estiloaren arabera; bidaiarien eraikina 1980ean eraiki zen (Olaizola, 1992, 380).

Iturriak:

- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.

Ordizia (11405)

Kokapena: WGS84[-2.17918543,43.05271701] Joseba Rezola et. 2, Ordizia, Gipuzkoa.

P.K.: 583,3 km

Altuera: 145,83 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru eraikinek osatzen dute: 11405-A-01 bidaiarien eraikinak lehenik: bi isuriko adreiluzko eraikina da, bi solairutan antolatua, bigarrena etxebizitza izanik; nevasco estiloan koka daiteke; 11405a bigarrenik, 1929an eraikitako subestazio elektriko laukizuzena, Zumarragakoaren berdina: bere etxebizitza ez da kontserbatzen. 11405-B-01a bestalde bidaiarientzako aterpea izango litzateke, bi isuriko etxola irekia, adreiluz egina: hiru arkuk osatzen dute bere fatxada, harrizko zutabeen bitartez eutsiak direnak.

Irudiak:



1. argazkia: bidaiarien eraikina (11405-A-01)



2. argazkia: 11405-B-01 aterpea.

Kronologia:

Geraleku originala 1867an ireki zen, 1900ean geltoki bihurtuz (Galdós, 2008, 116). 1970-1980 bitartean eraiki zuen RENFEk gaur egungo eraikina, bere estiloko besteen antzera (Olaizola, 1992, 380).

Iturriak:

- **GALDOS MONFORT, A. (2008):** [Villafrancatik Ordiziara, historiaz jositako bidea](#). Eusko Ikaskuntzaren ardurapeko argitalpena, Ordiziako Udala.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.

Itsasondo (11406)

Kokapena: WGS84 [-2.16263620,43.06842358] Geltokiko kalea, Itsasondo, Gipuzkoa.

P.K.: 585,817 km

Altuera: 135,2 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi egiturek osatzen dute: batetik 11406-A-01 geralekuaren eraikina, adreiluzko, egurrezko eta hormigoizkoa, Norteko geralekuen tipologia jarraitzen duena, bestetik 11406-B-01a metal eta kristalezko aterpe modernoa izango litzateke.

Irudiak:



1. argazkia: 11406-A-01 geralekuaren eraikina.



2. argazkia: 11406-B-01 aterpea.

Kronologia:

Geralekua 1930ean ireki zen (GCH, 1930).

Bibliografia:

- GCH (1930-XII-1): "[Ferrocarriles Españoles: Tráfico](#)". Año LXXV, nº 3640.

Legorreta (11407)

Kokapena: WGS84 [-2.14090776,43.08571198] San Miguel auzoa 10, Legorreta, Gipuzkoa.

P.K.: 588,622 km

Altuera: 119,03 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru elementuk osatzen dute: 11407-A-01a, adornurik gabeko elektrifikazioaren sekzionamendu etxola; 11407-B-01a, harriz eta burdinez eraikitako salgaien biltegia; eta 11407-B-02 bidaiarien eraikina: hormigoiz egina, teilatua egurrezkoa du eta estilo neovascoa jarraitzen du. Bigarren solairua abandonatua dauka, bertara igotzeko eskilarak duela urte batzuk bota zirelarik.

Irudiak:



1. argazkia: 11407-B-02 bidaiarien eraikina.



2. irudia: 11407-B-01 biltegia.

Kronologia:

Apartadero moduan ireki zen 1880ean (GCH, 1880); 1911n geltoki bihurtu zen paper-fabrikaren garraio beharrak asetzeko eta biltegia eraiki zen (Otamendi, 2019, 319-320).

Kontserbazio egoera:

Ez dago arriskuan, baina abandonua notatzen da. Biltegia jabetza pribatua da, hala ere, zaindu gabe dago.

Iturriak:

- GCH (1930-XII-1): “[Ferrocarriles Españoles: Tráfico](#)”. Año LXXV, nº 3640.
- OTAMENDI IRIZAR, I. (2019): [Patrimonio arquitectónico industrial en el eje del río Oria \(Gipuzkoa\): valoración, protección y conservación](#). García-Gutiérrez Mosteiro, J. eta Sánchez Beitia, S.-k zuzendutako doktoretza tesia, Euskal Herriko Unibertsitatea.

Ikaztegieta (11408)

Kokapena: WGS84 [-2.12556284,43.09403920] San Lorenzo auzoa 0C, Ikaztegieta, Gip.

P.K.: 590,195 km

Altuera: 109,32 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi egiturek osatzen dute: 11408-A-01ak, Norteko geralekuen tipologia jarraitzen duenak era batean arkudun bahoia erabiliz (ezkerreko paretean nabari dena), baina RENFEren geralekuen tipologiaren hainbat ezaugarri (atea ezkerreko aldean, frontean lehio karratua, proportzio luzexkagoak, zutabea aterpearen erdian) barneratuz. Egitura adreiluz eta hormigoiz egina dago; 111408-B-01 egiturak, bestalde, altzairua eta kristala erabiltzen duen aterpea denak.

Argazkiak:



1. argazkia: 11408-A-01, geralekuaren eraikina.



2. argazkia: 11408-B-01 egitura.

Kronologia:

1942 inguruan eraiki zen (IUA, 1940-1942). 2011n berritua izan zen, egitura nagusiaren barnealdean dagoen karteltxo batek dioen bezala.

Kontserbazio egoera:

Ona da, hala ere, duela gutxi aterpearen barnean teiltuaren zati bat erori zen; gaur egun konponduta ageri da defizientzia hori.

Alegia (11409)

Kokapena: WGS84 [-2.09718628,43.10173363] Bideberrieta kalea 4, Alegia, Gipuzkoa

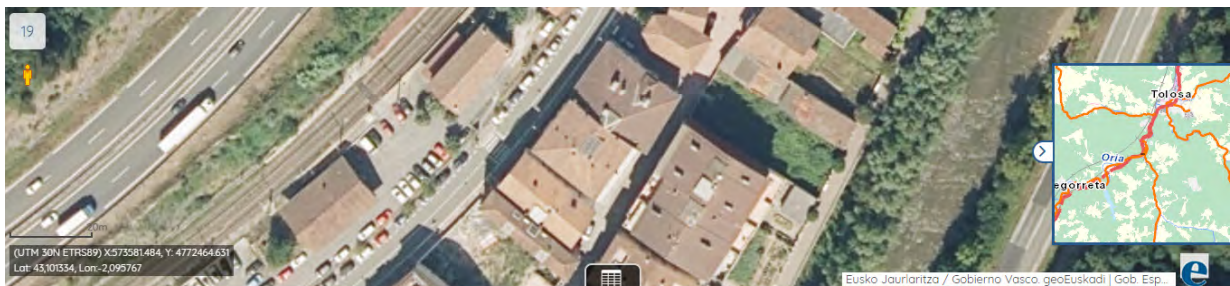
P.K.: 592,716 km

Altuera: 99,85 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru elementuk osatzen dute: 11408-A-01a Irun aldeko babeslekua izango litzateke, hormigoziko hormatik kable suspendituz eutsia dagoen altzairuzko egitura. 11408-B-01a burdinez eta adreiluz egindako salgaien biltegia izango litzateke, eta 11408-B-02a bidaiarien eraikina, harriz rebokatuz egina eta aplikoen bitartez apaindua. Bi isuritako teilatua du, bosta baho irregularretan antolatua: gorputzaren lehen zatia lau baho erregularretan antolatua dago, eta azkena, ezkerrekoa, baho separatuago batean, beheko solairuan enklabamentuentzako miradore bat izanik goiko solairuan balkoi bat egiteko aprobetxatu zen.

Argazkiak:



1. argazia: 11409-B-02, 1925ean eraikitako bidaiarien eraikina.



2. argazia: 11408-A-01a Irun aldeko babeslekua



3. argazkia: 11408-A-01 egitura, salgaien biltegia.

Kronologia:

Geralekua XIX. mende amaieran ireki zen, 1925ean geltoki bihurtuz eta gaur egungo 11408-B-01 eta 02ak eraikiz (GCH, Mundo Gráfico & El Sol, 1925).

Kontserbazio egoera:

Ez dute desagertzeko arriskurik; hala ere, bidaiarien eraikinaren eskuin aldeko fatxadaren egoera txarra da, bere apliketako eta dekorazio-elementuak desagiten ari baitira.

Iturriak:

- **EL SOL (1925-VII-22):** [“Información general; País Vasco: nueva estación”](#). Año IX, Nº 2465, 3. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **GCH (1925-VII-1):** [“Ferrocarriles españoles: Norte de España”](#). Año LXX, Nº 3445, 223. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **MUNDO GRÁFICO (22-VII-1925):** “Varias notas gráficas de la actualidad en provincias”. Año XV, Nº 716, 8. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.

Tolosa (11500)

Kokapena: WGS84 [-2.07904516,43.13549582]Geltoki kalea 4, Tolosa, Gipuzkoa

P.K.: 596,907 km

Altuera: 80,36 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen planoak:



Deskribapena:

11500-A-01 eraikina mantenimendurako erabiltzen da. Hiru baho eta bi isuridun teilatuko etxebizitza baten inguruan antolatzen da, eskuinera etxebizitzaren handitze bat eta ezkerretara tailer edo garaje bat dituela. Geltokiaren trenbide-zabaltzaren lehen metroetan kokatzen da hau, WGS84 [-2.08243547,43.13402586] kokapenean.

Bestalde, 11500-A-02 Irun aldeko aterpea izango litzateke, altzairu errematxatuz egina, mende hasierakoa ziurrenik. 11500-B-01a, azkenik, bidaiarien eraikina da, adreiluz eta hormigoiz egina eta azulejoz estalia. Honek geltoki originalaren markesina kontserbatzen du, burdinurtuzkoa.

Argazkiak:



1. argazkia: 11500-B-01, bidaiarien eraikina.



2. argazkia: 11500-A-01 eraikina; azpian, kokapen mapa.



3. argazkia: bi markesinen detailea.

Kronologia:

1863an irekitako geltoki originala zen, 2. mailakoa. Honek, gaurkoak bezala, hiru bahoko gorputz zentral batean zeukan antolatua eraikina, alboetan beste hiru bahoko eta solairu bakarreko adarrak izanik. Mansarda moduko teilatuak eta txapitulak zituen; gaur egungo adarrek solairu bi dituzte eta fatxada guztiz desitxuratua dago, 1950eko hamarkadan egin zitzaizkion erreformen ondorioz (Olaizola, 1992, 379).

Kontserbazio egoera:

Oso ona.

Iturriak:

- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.

Tolosa Erdia (15001)

Kokapena: WGS84 [-2.07406698,43.13934475] Rondilla kalea z.g., Tolosa, Gipuzkoa.

P.K.: 597,510 km

Altuera: 87,78 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi eraikinek osatzen dute: 11501-A-01a, Irungo aterpea, egurrez, adreiluz eta harriz egindako bi isuriko etxola txikia; bestalde, 11501-B-01a, hormigoizko ur bakarreko egitura, forma kurboek ezaugarritzen dutena eta hiriko lur-nibelean takilaren lokala eta komunak dituen.

Argazkiak:



1. argazkia: 11501-B-01 aterpe nagusia.



2. argazkia: 11501-A-01 Irungo aldeko aterpe neovascoa.

Kronologia:

1920ean Tolosak berea eskatu (El Correo Español, 1923, 6) eta 1923an kontzesioa lortu zuen (HUA, 1912-1936). Gaur egungo eraikinen eraikitze-data ezin izan da zehaztu udal artxiboan

dagoen informazio faltagatik, baina tipologiari erreparatuta 11501-A-01a 1970 eta 1980 bitartean eraikiko zen, 11501-B-01a 1950 eta 1960 aldera eraikia izanik.

Kontserbazio egoera:

Ona da; hala ere, irisgarritasuna hobetzeko lan batzuk egitear daude, eta ez dakigu zehazki nola afektatuko dieten.

Iturriak:

- **EL CORREO ESPAÑOL (1920-9-11):** “[Por la excelsa patrona de Guipúzcoa-Huelga solucionada-Apeadero](#)”. Nº 9840, 5. Biblioteca Nacional de España, Hemeroteca Digital.
- **HUA, 1912-1926, D-6, 3-2;** Establecimiento de apeadero del Ferrocarril del Norte en Aldapeta.

Anoeta (11502)

Kokapena: WGS84 [-2.07038296,43.16259467] Apeadero aldea 3W, Tolosa, Gipuzkoa.

P.K.: 600,2 km

Altuera: 68,22 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

11502-A-01 burdin eta kristalezko egiturak, Itsasondoko 11406-B-01aren modelo berekoa denak, eta 11502-B-01 geralekuaren egitura, hormigoizkoa eta adreilu enfoskatuaz eginak, osatzen dute. Aurreko leihoa itxutua dauka.

Argazkiak:



1. argazkia: 11502-B-01 geralekuaren egitura.



2. argazkia: 11502-A-01 babeslekuaren egitura.

Kronologia:

Geralekuaren tipologiari erreparatuta, 1940ko hamarkadan eraikia izango zen, baina datu zehatzik ez dago.

Kontserbazio egoera:

Itxura nahiko eraldatua badu ere ona da, puntu kilometrikoaren kartela kontserbatzen du.

Billabona-Zizurkil (11503)

Kokapena: WGS84 [-2.05532772,43.18921705] Ugare kalea 5, Zizurkil, Gipuzkoa.

P.K.: 608,15 km

Altuera: 56,98 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru egiturak osatzen dute: 11503-A-01ak, Irun aldeko adreiluzko eta burdinezko aterpe sinpleak batetik; 11503-B-01 elektrifikazioaren sekzionamendu etxola laukizuzenak eta 11503-B-02 bi isuritako eta sei bahoko bidaiariaren eraikin luzaxka zuriak, leihoen erliebeak eta eskinetako harrizko plakak horiz margotutak dituenak. Honek, ezker aldean,

Argazkiak:



1. argazkia: 11503-B-02, bidaiariaren eraikina.



2. *argazkia: 11503-B-01 sekzionamendu etxola.*



3. *argazkia: 11503-A-01 aterpea.*

Kronologia:

1872an La Salvadora lantegiko jabe ziren Silba anaiek eta udalak bultzaturiko eskaeraren ondoren 4. kategoriako geltokia ireki zen (Aranburu & Intza, 2006-A, 166).

Kontserbazio egoera:

Ona da.

Iturriak:

- **ARANBURU UGARTEMENDIA, P. J. & INTZA IGARTUA, L. M. (2006-A):**
Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan, I liburukia.
Euskotren, Irizar Koop. eta Pasaiaiko Portuko Garraio Koop.

Andoain Erdia (11504)

Kokapena: WGS84 [-2.02044560,43.21553169] Kale berria z.g., Andoain, Gipuzkoa.

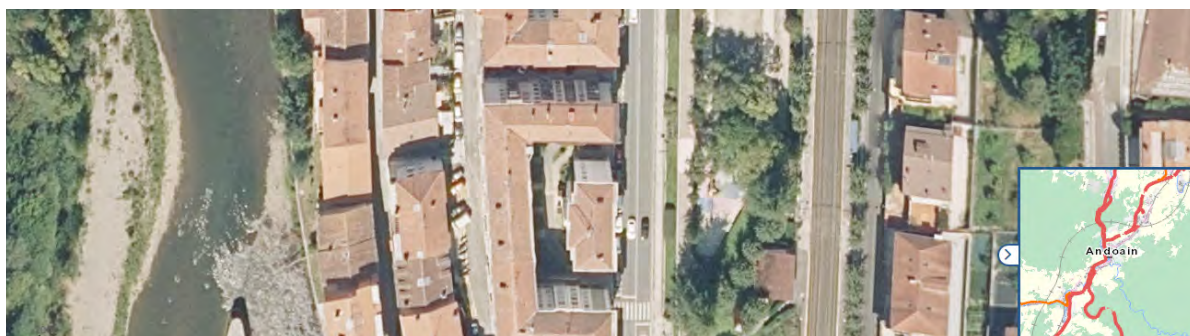
P.K.: 608,15 km

Altuera: 56,98 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi elementuk osatzen dute: 11504-A-01 eraikin nagusia, 1920ko hamarkadako geralekuen tipologia jarraitzen duena, eta altzairuz eta adreiluz egindako 11504-B-01 aterpea.

Argazkiak:



1. argazkia: 11504-A-01, geralekuaren eraikina.



2. argazkia: 11504-B-01 babesleku edo aterpea.

Kontserbazio egoera:

Ona da, teiltuaren euskarri dekoratiboak mantentzen dituen bakarra da. Bestalde, igogailuak eta trenbide azpiko igarobidea ditu, 2010 inguruan eraiki zirenak, beraz, irisgarritasun aldetik modernizatua dago.

Andoain (11505)

Kokapena: WGS84 [-2.01566053,43.22197126] Arantzibia kalea 0A, Andoain, Gipuzkoa.

P.K.: 609,02 km

Altuera: 56,52 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

7 eraikinek osatzen dute: batetik, subestazio elektrikoaren multzoa, 11505-B-01 eraikin nagusiak eta 11505-B-02 etxebizitzak osatzen dutena; bestalde, geltokiaren eremuan, 11505-A-01 eta 11505-B-03 eraikin bikiak, duela hilabete batzuk zerbitzuan sartu ziren hormigoizko egiturak, metalezko xaflaz forratuak daudenak eta Urnietako eraikin berrien antzerakoak direnak. Azkenik, eraikin klasikoak 11505-A-02 egur eta zementuzko aterpea, 11505-B-04 bidaiarien eraikina eta 11505-B-05 adreiluzko salgaien biltegia izango lirateke.



1. argazkia: 11505-B-04, bidaiarien eraikina.



2. argazkia: 11505-A-02 aterpea.



3. argazkia: 11505-B-01 subestazioa.



4. argazkia: 11505-B-05, salgaien biltegia.



5. argazkia: 11505-B-01 eta 11505-A-03.

Kronologia:

Geltokia 1863an ireki zen hirugarren kategoriako geltokien eredia jarraituz. 1880 inguruan aterpea eraikiko zen, eta 1928 inguruan elektrifikaziorako subestazioa. Duela urte batzuk, geltokiaren irisgarritasuna hobetzearren eraikin berriak eraiki ziren, hauen azpitik trenbidearen bi aldeak tunel baten bitartez konektatuz.

Kontserbazio egoera:

Ona da, eraikin berriek eraikin zaharrak baztertuta uztea eragin dute. Bidaiarien eraikina, egoera onean badago ere, erabilerarik gabe daude. Salgaien biltegia ere abandonatua dago.

Urnieta (11506)

Kokapena: WGS84 [-1.98847501,43.24735255] Arantzibia kalea 0A, Andoain, Gipuzkoa.

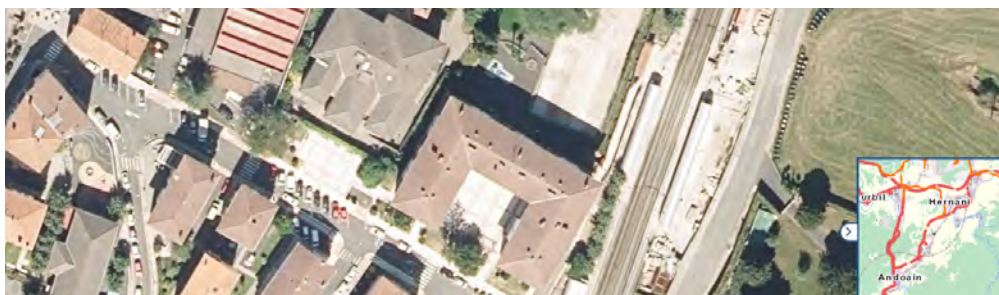
P.K.: 612,7 km

Altuera: 39,91 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi aterpe bikik osatzen dute, Andoaingo 11505-A-01aren eta 11505-B-03aren egitura berdina dutenak: teilatu kurbatuko hormigoizko egiturak dira, metalezko xaflaz estaliak daudenak. Trenbide azpiko pasagunearen bitartez konektatuak daude biak.



1. argazkia: 11506-A-01 aterpea.



2, argazkia: 11506-B-01 aterpe bikia.

Kronologia:

Urnietako geralekua 1896ean ireki zen (UUA, 1896). Orain dela gutxirarte lau isuriko teilatudun aterpe bat zeukan, baina ezin izan zen datatu. Gaur egungo aterpeak eraiki baino lehen desagertu zen. Inbentariatzerako orduan bi aterpe berriak amaituak baina zerbitzuz kanpo zeuden oraindik, bidaiarien erabilerarako moldatutako obretarako bi etxola aurrefabrikatu jarritz, Herreran daudenen modukoak.

Bibliografia:

- Urnietako Udal Artxiboa (UUA), 1896-XI-29: Que se de libramiento correspondiente a la construcción de un cobertizo para las obras de construcción del apeadero en la villa. PL31-1896.

Hernani Erdia (11507)

Kokapena: WGS84 [-1.97337953,43.26563474] Atzieta kalea z.g., Hernani, Gipuzkoa.

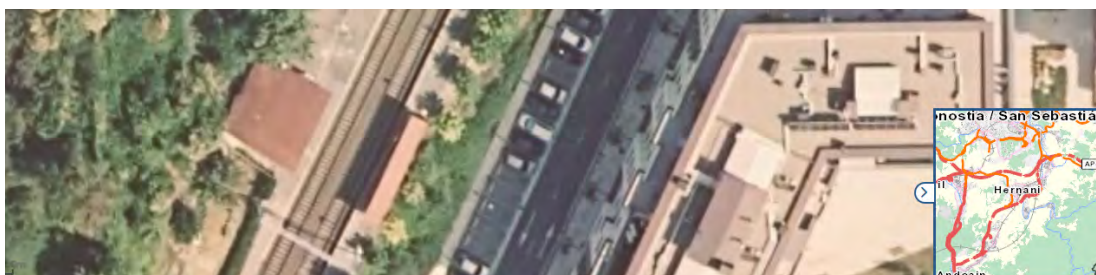
P.K.: 615,076 km

Altuera: 15,21 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



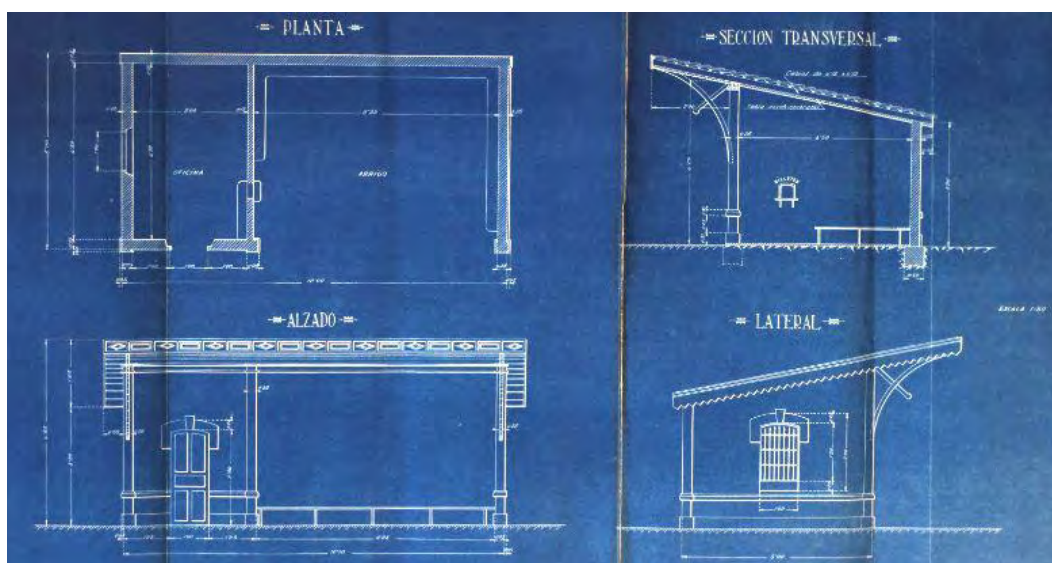
Deskribapena:

Inbentariatzeko orduan eraikin bakar batek osatzen du, geraleku berriaren instalazioak amaitu gabe daudela eta: 11507-A-01a, Norteren geralekuaren aterpe tipikoa. Ezkerreko paretean zulo bat du sarbidea errazteko, eta aterpea gehiago babesten dituzten metalezko plaka batzuk.

Argazkiak:



1. argazkia: 11507-A-01, 1924ean eraikitako geralekuaren eraikina.



2. argazkia: 1924ko plano originalak (HUA, 1912-1926)

Kronologia:

1924ean eraiki zen (HUA, 1912-1926).

Kontserbazio egoera:

Ona da, baina eraikin berriaren irekierarekin, kasurik hoberenean, erlegatuta geratuko da, eta txarreanean, desagertu egingo da. Ez dago garbi zein izango den bere etorkizuna.

Iturriak:

- **Hernaniko Udal Artxiboa (HUA), 1912-1926, D-6, 3-2;** Establecimiento de apeadero del Ferrocarril del Norte en Aldapeta.

Hernani (11508)

Kokapena: WGS84 [-1.96375040,43.27251820] Florida auzoa 112, Hernani, Gipuzkoa.

P.K.: 616,202 km

Altuera: 9,22 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:

**Deskribapena:**

Lau eraikinek osatzen dute: 11508-A-01 sekzionamendu etxola, 11508-A-02 bidaiarien eraikina, Letorneur-en hirugarren klaseko geltokien adibidea, 11508-B-01 Cantón de Largo Recorrido delako eraikina eta 11508-B-02 aterpea.

Argazkiak:

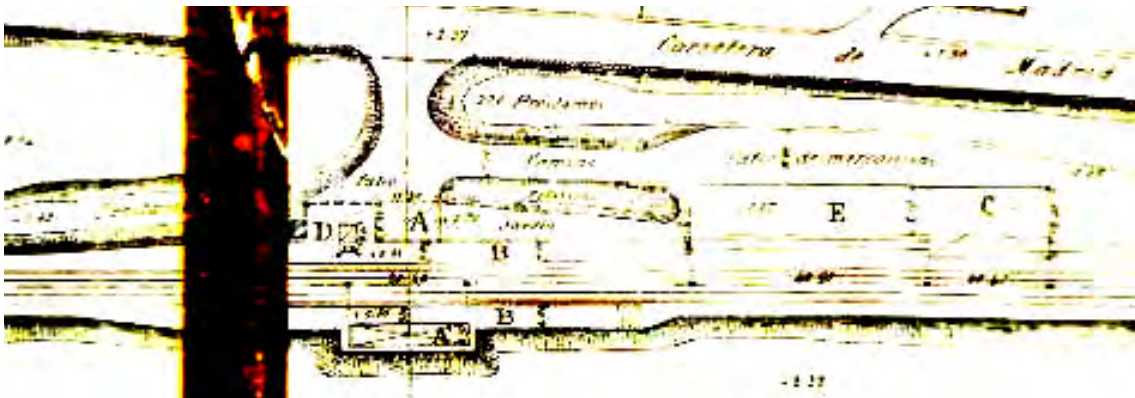
1. argazkia: 11508-A-02 bidaiarien eraikina.



2. argazkia: 11508-B-01 "CIR" eraikina, 1997an eraikia.



3. argazkia: 11508-B-02 aterpea.



4. argazkia: geltokiaren instalazioen planoaren zatia, trenbide bikoizketa baino lehenagokoa. Legenda: A-bidaiarien eraikina. A'-aterpea. B-nasak. C-salgaien biltegia. D-komunak. E-salgaien kaia (HUA, 1855-1931).

Kronologia:

Bidaiarien eraikina originala da. Aterpea 1880-1900 bitartean koka daiteke, sekzionamendu etxola 1928 inguruan eta azkenik CIR delakoa 1997an (HUA, 1997).

Kontserbazio egoera:

Ona da.

Iturriak:

- **(HUA), 1855-1931**, D-6, 1.1; Ferrocarril del Norte: Madrid-Irún; documentación relativa a la construcción de dicha línea de ferroviaria: suscripción de obligaciones del Crédito Mobiliario, expropiación de terrenos, balastaje, interceptación de caminos y servidumbres, planos de trazado y asuntos derivados de la explotación.
- **HUA, 1997**, 2-15-3, 3229/10; Obras de construcción (tras denuncia) de edificio auxiliar para uso interno de la compañía en terrenos de la estación de Hernani (SU-17.1).

Martutene (11509)

Kokapena: WGS84 [-1.95618926,43.29907018] Martutene pasealekua z. g., Martutene auzoa, Donostia, Gipuzkoa. **P.K.:** 619,5 km **Altuera:** 6 m

Dependentzia mota: geralekua **Erabilera:** zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi egiturak osatzen dute: adreiluz eta altzairuz egindako 11509-A-01 eta 11509-B-01 aterpeek. Azkenak adreiluzko itxitura bat dauka.

Argazkiak:



1. argazkia: 11509-B-01 aterpea. Biek antzerako egiturak dituzte.

Kronologia:

Donostiako Udal Artxiboan Martuteneko geralekuaren eskaera-expedientea kontserbatzen da. Hau 1933an hasi zen eta 1941ean amaitu, beraz, geralekuaren lehen uneak 1941 inguruan kokatu beharko genituzke. Hala ere, egiturak modernoagoak dirudite.

Iturriak:

- **DUA, 1933-1941, H-03811-16:** Solicitudes de establecimiento de apeadero del Ferrocarril del Norte en Martutene.

Loiola (11510)

Kokapena: WGS84 [-1.96361629,43.30463722] Aintzieta kalea z. g., Loiola auzoa, Donostia, Gipuzkoa. **P.K.:** 620 km **Altuera:** 6,36 m

Dependentzia mota: geralekua **Erabilera:** zerbitzuan

Kokapen planoak:



Deskribapena:

Bi egiturak osatzen dute: 11510-A-01 kristal eta altzairuzko aterpea eta 11510-B-01 geralekuaren eraikina, adreilu eta hormigoizkoa.

Argazkiak:



1. argazkia: 11511-B-01 eraikina.

Kronologia:

Ezin izan da zehazki datatu, baina 1940-1950 ingurukoa izan daiteke.

Donostia (11511)

Kokapena: WGS84 [-1.97689189,43.31768323] Frantziako pasealekua 22, Donostia,

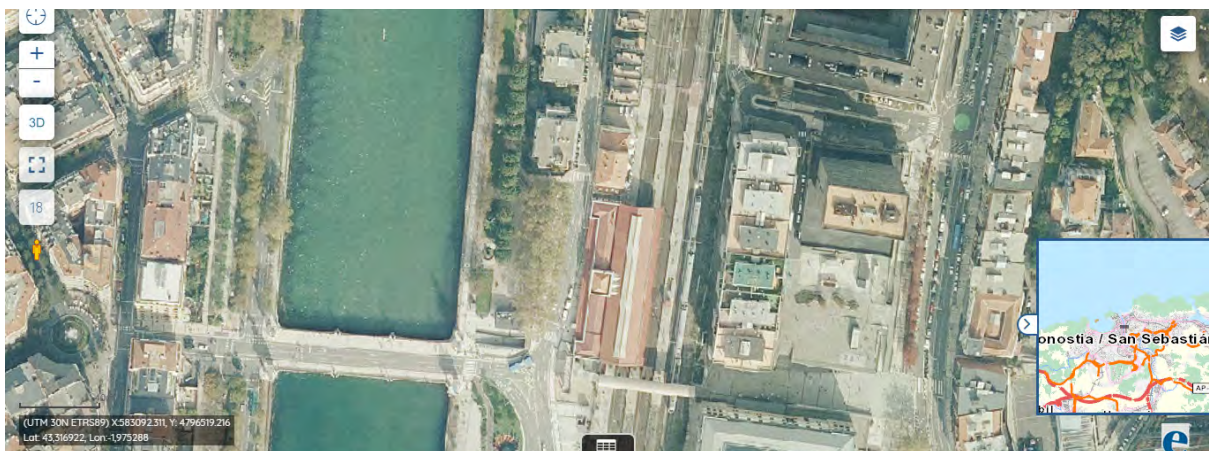
Gipuzkoa. **P.K.:** 622,53 km

Altuera: 4,6 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen planoak:



Deskribapena:

Donostiako Norteko edo Atotxako geltokia lau elementuk osatzen dute: 11511-A-01 “Brandenburgoko atea”-k, 11511-A-02 bidaiarien eraikinak, 11511-A-03 Terminus hotelak eta 11511-B-01 Eiffelen markesinak.

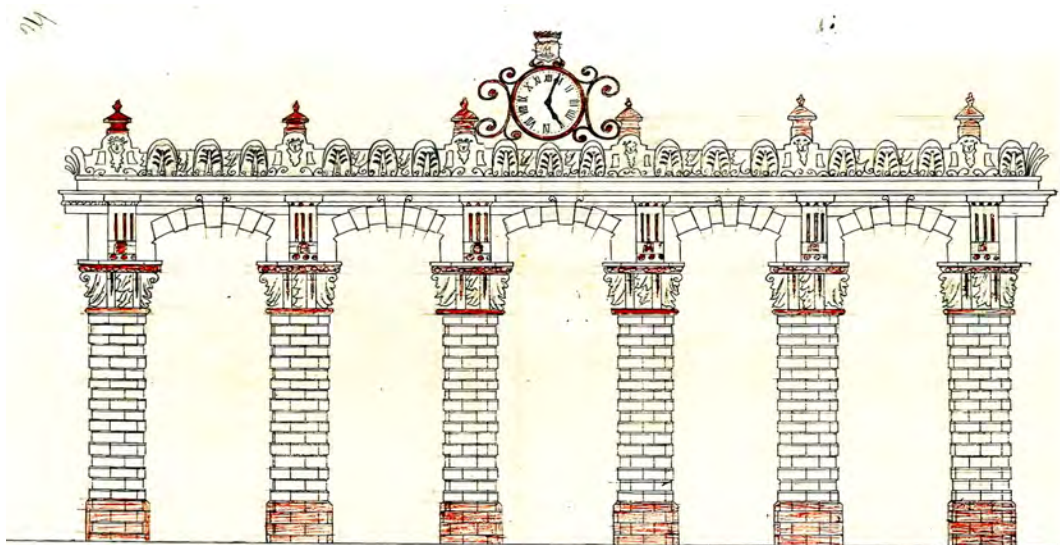
Bibliografiak zabalki deskribatu ditu jada, baina joera neoklasikoko multzo eklektiko bat bezala deskriba daiteke. Brandenburgoko atea 5 arkuz osaturik dago, hormigoizko egitura baten gainean egindako apaindura historizistaz osaturik, erloju batek koroatzen du.

Bestalde, bidaiarien eraikina U forma simetrikoa du, arku behekatutako baho erregularretan antolatua. Gorputz zentrala hiru bahotan antolatzen da eta bi solairu dituen zati bakarra izanik, hirugarren klaseko geltokienganako erreminiszentziaren bat egiten du harri silarraren erabileraren bitartez. Teilatua lau isurikoa du, fatxadak ezkututzen duena. Frantziako pasealekuranzko fatxadan burdinurtuzko aterpea du U forma hori estaliz.

Terminus hotela bi isurko teilatudun eraikin sinpleagoa da, estilo eklektikokoa. Hiru solairuko eta hiru bahoko gorputz zentral bat du, aldeetan bi baho eta solairuko beste bi gorputz izanik. Egituratze asimetrikoa du fatxadak.

Azkenik, Eiffelen estaldura edo markesina burdinurtuz eta kristalez egina dago. XIX. mende amaierako egitura aurrefabrikatu tipikoetako baten aurrean gaude, oinplano borobileko zutabe eta zelosiazko habe atirantatuaren bitartez eusten dena, bidaiarien eraikinak trenbideaz bestalde eusten duen bitartean. Bi aldeetan kristalera handiak ditu argiaren sarrera baimentzeko.

Argazkiak:



1. argazkia: Brandenburgoko atearen plano originalak (DUA, 1905-1908, 24)



2. argazkia: 11511-A-02 bidaiarien eraikinaren gorputz zentrala.



3. argazkia: 11511-A-02 geltokia eta 11511-B-01 markesina. Bi elementuen erlazioa sinbiotikoa dela esan daiteke. Luzernarioen bitartez argia sartzen da, eta tiranteek elektrifikazioaren katenaria eusten dute dotoreki.



4. argazkia: Terminus hotela.



6. argazkia: Hotelaren erreformarako plano originalak (DUA, 1919).

Kronologia:

Letorneuren lehen kategoriako geltoki originala da (Gasteizek izan zuenaren berdina), baina Biarez ingeniariak 1880ko hamarkadan sakonki erreformatu zuen, gaur egun ezagutzen dugun itxura emanez bidaiarien eraikinari alboetan bi adar eraikiz eta Eiffelen markesina jarriz

(Olaizola, 2012, 1119). Posible da garai honetan ere geroago Terminus hotela bezala ezagutuko dugun eraikinaren oinarri izango zen fonda buffet-a eraiki izana. 1905ean, Maria Cristina zubiaren eraikuntzarekin, Brandenburgoko atea eta trenbide gaineko pasabidea eraiki ziren (DUA, 1905-1908). Azken hau erreformatuta ailegatu da gaur egunera. 1919an buffeta erreformatzen da, obra Nicolás Pérez de Agreda arkitektuaren ardurapean utziz (DUA, 1919).

Kontserbazio egoera:

Orokorrean ona da. Hurrengo urteetarako aurreikusita dagoen erreformak, elementuak mantentzen baditu ere, geltokiaren multzoa desitxura dezake. Geltokiaren bolumenak aldatuko dira, kristalezko altxamendu bat egin nahi baita. Honek, bestalde, infografien arabera, markesinaren eta gaur egungo bolumenaren arteko harremana hautsiko luke (Martín, 2020, 19).

Iturriak:

- **DUA, 1905-1908**, H-01979-09: [Expediente relativo a la realizacion de reformas en la estación del Ferrocarril del Norte y al traslado de la pasarela que cruza la vía con el fin de enfilarla con el puente de María Cristina.](#)
- **DUA, 1919**, H-00304-07: [Reforma y ampliación de la fonda buffet de la Estación del Norte.](#)
- **MARTÍN DORRONSORO, V.A. (2020):** “Estación del Norte de San Sebastián ante la Alta Velocidad: desafío al patrimonio industrial”. *Hobbytren* N° 320, Ediciones J. B. Publicaciones, Barcelona, 12-21.
- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (2012):** “[Gipuzkoa. Estación de Donostia-San Sebastián. Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.](#)” *Patrimonio Industrial en el País Vasco/Euskadiko industria ondarea*, Vol. 2, 1117-1121.

Gros (11512)

Kokapena: WGS84 [-1.97362093,43.32190704] Miserikordi kalea 7, Gros auzoa, Donostia,

Gipuzkoa. **P.K.:** 623,58 km

Altuera: 13 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen planooa:



Deskribapena:

Bi aterpek osatzen dute: 11512-A-01ak eta 11512-B-01ak. Biak berdinak dira, harrizko oinarri baten gainean asentatutako kristal eta altzairuzkoak. Sarbidea 11512-A-01 egituratik egiten da: kalearen eta trenbidearen arteko altura-aldea dela eta, bertan dago trenbide azpiko pasabidea, kalearen maila berdinean.

Argazkiak:



1. argazkia: 11512-A-01 egitura, geralekurako sarrera.



2. argazkia: 11512-B-01 aterpea.

Kronologia:

Ezin izan da datatu zehazki. Gaur egungo egiturak 1990-2000 ingurukoa dirudi. Geoeuskadin ikusgarri dauden 1945eko hegaldi amerikarraren ortoargazkien arabera, ordurako bazegoen geralekua instalaturik, baina orduko egiturarik ez da kontserbatu.

Kontserbazio egoera:

Ona da.

Ategorrieta (11513)

Kokapena: WGS84 [-1.96752427,43.32192460] Txaparrene ibilbidea z.g., Ulia-Ategorrieta auzoa, Donostia, Gipuzkoa. **P.K.:** 624,7 km

Altuera: 19,69 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Hiru egiturek osatzen dute: 11513-A-01 pasabiderako sarbideko hormigoizko bi isuriko aterpeak, 11513-A-02 isuri bakarreko adreiluzko geralekua (1940-1950 inguruan RENFEk eraiki zituenen estilokoa) eta 11513-B-01 hormigoizko aterpea.

Argazkiak:



1. argazkia: 11513-A-02 aterpea.



2. argazkia: 11513-A-01 aterpea. Hormigoizko teilatutxo bat da.



3. argazkia: 11513-B-01 aterpea.

Kronologia:

Ez da zehaztu, baina 1945eko hegaldi amerikarraren ortoargazkietan agertzen da 11513-A-02 egitura. Eraldaketa eta elementuen gehikuntza ezberdinak jaso ditu orduztik.

Kontserbazio egoera:

Ona da.

Intxaurrondo (11522)

Kokapena: WGS84 [-1.95186956,43.32003373] Zubiaurre paselekua 26, Intxaurrondo auzoa, Donostia, Gipuzkoa. **P.K.:** 625,3 km **Altuera:** 26,12 m

Dependentzia mota: geralekua **Erabilera:** zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Geraleku modernoa da, altzairuz, kristalez eta hormigoiz egin. Trenbidea lubaki batean hondoratua dagoenez, sarbidea bi trenbideen gainetik kale-mailan dagoen eraikin batetik (11522-AB-01) egiten da, eta honetatik bi aldeetako nasen estalpeak irteten dira forma kurbatu eta modernoez, geraleku guztia eraikin nagusi honen barne geratuz.

Argazkiak:



1. argazkia: geralekuaren ikuspegia kaletik.



2. argazkia: 11522-AB-01 eraikina.

Kronologia:

2011ko maiatzaren 12az geroztik dago zerbitzuan (Via Libre, 2011, o.g.). Norteko trenbidearen zati gipuzkoarrean ireki den azken geraleku berria da.

Iturriak:

- **VÍA LIBRE (2011-V-12):** [“Intxaurreondo, en San Sebastián, estrena apeadero con 76 trenes diarios”](#). Webgune bidez 2022ko maiatzaren 5ean kontsultatua.

Herrera (11514)

Kokapena: WGS84 [-1.95186956,43.32003373] Herrera pasealekua 3, Altza auzoa, Donostia, Gipuzkoa. **P.K.:** 626,1 km

Altuera: 18,75 m

Dependentzia mota: geralekua

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Landa lana egiterako orduan ez zegoen elementu inbentariagarririk, eraikin berrien obrak oraindik amaitu gabe baitaude. Bidaiariak obra-etxola egokituak erabili behar dituzte aterpe moduan.

Argazkiak:



1. argazkia: bukatu gabeko egiturak, 11514-A eta B-01 izango liratekeenak. Hormigoiz eta altzairuzko egitura dute, eta ziurrena da kristalera handiak izango dituztela, Hernanin proiektatutako geraleku berriaren antzera

Kronologia:

Estibaus blogaren arabera, lehen eskaera Basilio Sarasola zinegotziak egingo zion Donostiako udalari Altzako auzoa Donostiari batu zen plenoan, 1939ko azaroaren 15ean. Donostiako udalak ondoren RENFERi eskaera egingo zion 1943an baina ezeztua izan zen. Blogaren artikuloren egileak 1950 inguruan kokatzen dute geralekuaren irekiera, hemerrotekako dokumentazioaren testigantzen arabera (Landa, 2021, o.g.).

2021ean hasi ziren berritze lanak, ordurarteko eraikinak botaz. Honela deskribatuak izan dira:

El apeadero de Herrera es una nave rectangular; sin compartimentar de estructura de hormigón y cerramiento de ladrillo y cubierta a un agua. La fachada principal está completamente abierta con un pilar en el medio. La estación apeadero es una nave también rectangular; de estructura de hormigón y cerramiento de ladrillo, cubierta a dos aguas con amplios jabalcones de madera que sustentan el alero. El espacio de la sala de espera está totalmente abierto. La fachada está encalada, con zócalo de sillarejo.

Herrerias, 2001, 55..

BRES Y PROBLEMAS

Al apeadero de Herrera se le ha concedido un premio de cincuenta mil pesetas



Ayer publicábamos en esta misma sección la noticia de la estación de Herrera había sido premiada. Hoy ampliamos detalles:

Don Pedro Moratinos, factor del apeadero de la Renfe de Herrera, ha obtenido un premio de 50.000 pesetas, segundo nacional en el concurso, convocado por la Dirección General de Turismo, entre estaciones y apeaderos de ferrocarril.

Don Pedro Moratinos empezó el ornato de su apeadero hace ya 19 años y ha conseguido reunir 126 tiestos de rosas, jaranos, fuxias, dalias, dondiegos, jazmí-

nes, etc., ahora piensa cuando reciba el importe del premio instalar un jardín igual en el andén de enfrente, ascendente a Irún. El mismo nos dice se cuida de la limpieza de mosaicos para que el andén resulte cómodo y agradable a los viajeros y cuida de sus plantas, coloca sus tiestos, saca esquejes todo sin recibir hasta ahora nada más que una ayuda de 400 pesetas el año 1960 de la Renfe.

Esta muy contento, porque disfruta con su jardín y el público colabora. Uno de sus proyectos aparte del ya indicado es, invitar a los jubilados que suelen acercarse al apeadero a una me-

rienda, así como al personal de Vías y Obras y albañilería, por el interés que tienen en el ornato del apeadero.

Se va a colocar una cobertura en el andén dirección a Irún, y entonces con el jardín ya instalado será un sitio confortable.

Tiene en su poder dos telegramas, uno del ministro de Información y Turismo y otro del director general de Promoción y Turismo, felicitándole por el premio.

Animamos al señor Moratinos en su labor emprendida y que continúe, haciendo con sus flores la vida más alegre a los demás.

2. *argazkia: Herrerako geralekuaren inguruko kronika, garaiko argazki batez osatua. Bertan 2021ean eraitsi zen eraikin nagusia ikus daiteke, geltokizainak oso zaindua zuena (Diario Vasco, 1969; Estibaus, 2021etik hartua).*

Iturriak:

- **ESTIBAUS, Alzako Historia Mintegia (2021-II-18):** “[Al apeadero de Herrera se le ha concedido un premio de cincuenta mil pesetas](#)”. 2022ko maiatzaren 20ean kontsultatua.
- **HERRERAS MORATINOS, B. (2001):** [Altza: historia y patrimonio](#). Alzako Historia Mintegia & Casares Kultur Etxea, Altza.
- **LANDA IJURKO, I. (2021-II-23):** “[Algunas notas históricas sobre la estación de Renfe y el paso inferior](#)”. *Estibaus, Alzako Historia Mintegia*, 2022ko maiatzaren 20ean kontsultatua.

Pasaia (11515)

Kokapena: WGS84 [-1.95186956,43.32003373] Nafarroa hiribidea 0A, Antxo auzoa, Pasaia, Gipuzkoa. **P.K.:** 627,886 km **Altuera:** 2 m

Dependentzia mota: geltokia **Erabilera:** zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Bi elementuk osatzen dute: 11515-A-01 aterpea, adreiluz eta altzairuz egina, eta 11515-B-01 bidaiarien eraikina, adreiluz forratutako lau isuriko eraikina, hirugarren kategoriako originalaren erreformaren fruitu dena.

Argazkiak:



1. argazkia: 11515-B-01 bidaiarien eraikina. Burdinurtuzko markesina originala kontserbatzen du.



2. argazkia: 11515-A-01 babeslekua.

Kronologia:

Geltokia 1864ko azaroaren 15ean ireki zen (PUA, 1864). 1960 inguruan geltokia erreformatu zen, (PUA, 1960, 1) baina Olaizolaren arabera 1959an erreformatua izan zen (1992, 379).

Kontserbazio egoera:

Eraikina nahiko utzia dago. Ez dago guztiz abandonatua, baina egoera txarrean dago, beheko pisua ia guztiz abandonatua egonik.

Iturriak:

- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.
- **Pasaiako Udal Artxiboa (PUA), 1960,** 187585, 0027; [Acta nº2, 25-1-1960](#).
- **PUA, 1864,** SIG-1607-3; [Ayuntamiento del día 15 de noviembre de 1864](#).

Lezo-Errenteria (11516)

Kokapena: WGS84 [-1.89944042,43.31588883] Jaizkibel hiribidea 4, Lezo, Gipuzkoa.

P.K.: 629,622 km

Altuera: 9,44 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen plano:



Deskribapena:

Arkitektura neovascoaren estiloa jarraitzen duen bi isuriko teilatudun bidaiarien eraikinak (11516-B-01) eta trenbidez bestaldeko harrizko eta egurrezko babeslekuak (11516-A-01) osatzen dute. Hauen ondoan altzairuzko eta kristalezko bi egitura daude, trenbide azpiko pasabidea eta igogailuak babesten dituztenak (11516-A-02 eta 11516-B-02).

Argazkiak:



1. argazkia: 11516-B-01 bidaiarien eraikina.



2. argazkia: 11516-A-01 aterpea.

Kronologia:

Multzoko eraikinik zaharrena aterpea izango litzateke, 1880-1900 bitartean eraikia izanik. 1970-1980 bitartean eraiki zen bidaiarien eraikina (Olaizola, 1992, 380). Beste egiturak duela 2020 bukaeran amaitu ziren (Salazar, 2020, z.g.).

Kontserbazio egoera:

Ona da.

Iturriak:

- **OLAIZOLA ELORDI, J. J. (1992):** “[Cincuenta años de RENFE en Euskadi](#)”. *RIEV*, Año 40, Tomo XXXVII, N.º 2, 375-382.

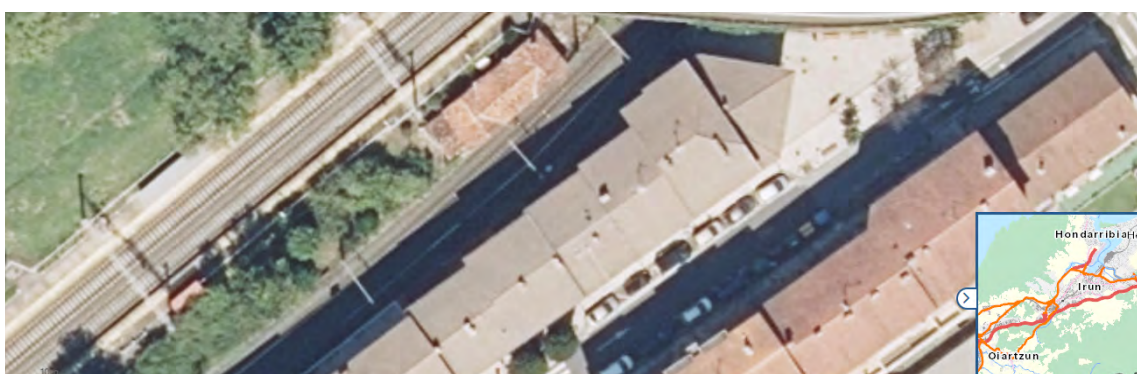
- SALAZAR, Y. (2020-XI-14): “[Concluyen las obras de accesibilidad de la estación de Renfe](#)”. *Diario Vasco*, 2022ko maiatzaren 22an kontsultatua.

Irungo Bentak (11518)

Kokapena: WGS84 [-1.81829421,43.32973139] Telleria kalea z.g., Bentetako auzoa, Irun, Gipuzkoa. **P.K.:** 637,670 km **Altuera:** 3 m

Dependentzia mota: geralekua **Erabilera:** zerbitzuan

Kokapen mapa:



Deskribapena:

11518-B-01 adreiluzko aterpeak eta 11518-A-01 altzairuzko eta adreiluzko aterpeak osatzen dute.

Argazkiak:



1. argazkia: 11518-B-01 aterpea.



2. argazkia: 11518-A-01 aterpea.

Kronologia:

Ezin izan da kokatu geralekuaren irekitze-datarik, baina XX. mende erdialdean izango zela suposa dezakegu. Egungo instalazioak nahiko berriak dira.

Kontserbazio egoera:

Oso ona.

Irun (11600)

Kokapena: WGS84 [-1.80130644,43.33944604] Geltoki kalea z.g., Irun, Gipuzkoa.

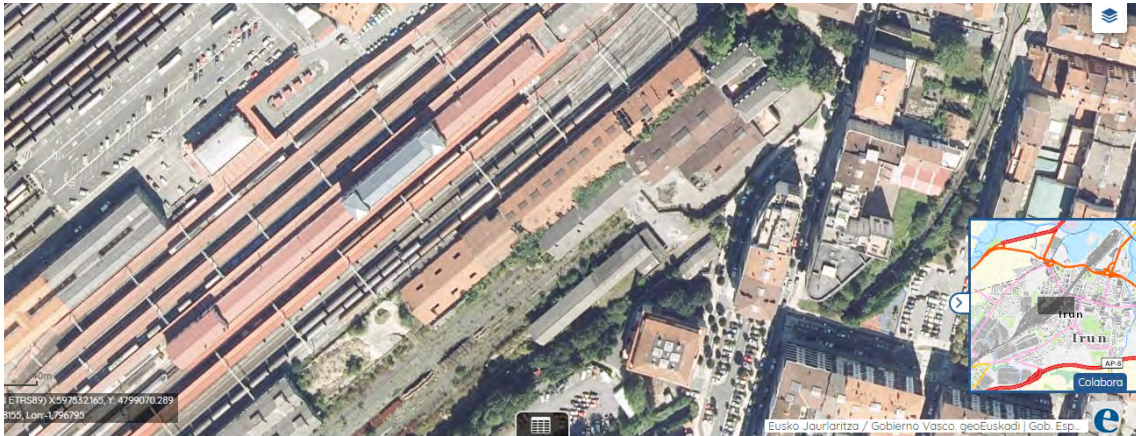
P.K.: 639,402 km

Altuera: 15,47 m

Dependentzia mota: geltokia

Erabilera: zerbitzuan

Kokapen mapa:



Deskribapena:

Multzoaren tamaina handia eta aztergaitzatasuna dela eta, hiru elementutan zentratu da analisia: 11600-A-01 bidaiarien eraikina, 11600-B-02 eraikin internazionala eta aduanaren eraikin-multzoa, Eusko Jaurlaritzaren Euskadiko Ondare Kulturalaren katalogoaren arabera hiru eraikinetan banatzen dena (ikus 70. orrialdeko irudia): lehen biltegia (11600-B-03), honi jarraiki biltegi zentrala (11600-B-04), honen ondoko biltegiak (11600-B-05) eta azkenik eraikin administratiboa (11600-B-06). Multzo honi “alemaniarren pabiloia” deritzena gehitzen zaio (11600-B-01).

Geltokiko bi eraikinek estilo internazional razionalista jarraitzen dute, harlandua imitatzen duten harrizko losa desordenatuen bitartezko dekorazio nahiko karakteristiko bat dute lehen solairu eta eskinetan. 11600-A-01a gaur egun aldirietako trenen zerbitzurako dago erabilia, 11600-B-01 eraikin luzangan berriz Renfe-ren merkantzia eta distantzia luzeko langileen dependentziak daude. Aduanen multzoa osatzen duten eraikinak gaur egun abandonatuta daude, berrerabilpenaren esperoan. Estilo eklektikoa jarraitzen duten eraikin administratiboak eta biltegiak adreiluz eta burdinez eraikita daude. Lehen biltegiak burdinurtuzko egitura eta markesina kontserbatzen ditu. Azkenik, alemaniarren pabiloia estilo arrazionalistako pabiloio bikoitza da, bi isuritako bi teilatutan antolatuta eta kristalera handiekin.

Bestelako tailer eta egiturez inguratuta dago geltokia, baino hauetarako sarbidea galarazita dagoenez eta hauen azterketa dokumentalerako zailtasunak egongo zirenez, arreta elementu

hauetan zentratzea erabaki nuen, baina hauen inbentariatze eta azterketa egitea komenigarria izango litzateke.

Argazkiak:



1. argazkia: 11600-A-01 eraikina.



2. argazkia: aduanaren eraikin administratiboa. Ikus daitekeenez, balio historiko eta estetiko handiko eraikinak dira.



3. argazkia: 11600-B-02 eraikina. Zabalera estandarreko eta iberiar zabalerako trenbideen artean kokatzen da, hortik bere “internazionaltasun” hori.



4. argazkia: aduanetako lehen biltegia (11600-B-03). Deskribapenean aipatutako markesina eta burdinurtuzko egitura nolabait argazkian islatzen saiatu banintzen ere, esperoan zeuden bagoiek latza egiten zuten lana.



5. argazkia: bestelako eraikinek ere nolabaiteko analisi eta inbentarizatze bat jasatea komeniko litzateke. Alemaniarren pabeloia deritzena, aduanen parean kokatua dagoena: hau, aduanekin batera, Euskadiko Ondare Kulturalaren katalogoaren barnean dago.

Kronologia:

Eraikin zaharrenak aduanako multzokoak (11600-B-02) dira. Hauek geltokiak 1880 eta 1890 bitartean geltokiak izan zuen handitze eta erreforma prozesuaren parte izan ziren. Alemaniarren pabilioia delakoa 1945 baino lehenagokoa da ortoargazkien arabera. Geltokiaren bi eraikinak, 11600-A-01 eta 11600-B-01 eraikinak 1960ko hamarkadan altxatu ziren. 11600-B-01aren kasuan eraikin zaharren egitura berraprobetxatu zen (argazki historikoek eta ortoargazkiek aditzera ematen duten moduan). Aldiz, bestea guztiz berria egin zen.

Kontserbazio egoera:

Ona da geltokiaren kasuan, eraikin internazionalaren erabilera nahiko urria dirudien harren: bidaiarien trafikoa asko murriztu da azken urteotan, eta jada ez dira transbording egiten tren frantsesak ez direlako Iruneraino iristen. Bestalde, aduanen egoera abandonukoa da. Ez dago egoera txarrean, baina berrikuntzak beharko ditu bere berrerabilpenerako. Geltoki osoa birmoldatzeko planak daude, eta gaur egungo egiturak desagerrarazi baino lehen, 11600-B-02 eraikinari 60ko hamarkadan egin zitzaizkion eraldaketen sakonera edo modua aztertzeo aukera izatea interesgarria izango litzateke.

Aduanaren multzoak, “alemaniarren pabeiloia” deritzonarekin batera Euskadiko Ondare Kulturalaren katalogoaren barruan dagoenez, nolabaiteko babes juridikoa du; hala ere, Vía Irún planak multzoaren erdia kontserbatzea planteatzen du:

Conjunto Monumental: Almacén Central (77), Pabellón de los alemanes (122), Nave de la Aduana (123) y Nave de la Aduana (124).



Aduanaren multzoaren planoa (Irungo Udala, 2018, 10):

“El criterio del Avance es la incorporación de la Aduana, la Nave de la Aduana (nº 123 de la propuesta del Informe) y una parte simétrica a esta del Almacén Central (nº 77), formando un conjunto destinado a Equipamientos públicos. Consideramos que este conjunto es representativo de la relación histórica y patrimonial entre el ferrocarril y la ciudad. (...)Estas conexiones entre el norte y el sur del haz de vías ferroviarias extienden algunas de las trazas urbanas del ensanche y se localizan en el foco con mejor accesibilidad y centralidad del ámbito. Estas trazas se superponen a una parte del Almacén Central (77) y la Nave de la Aduana (124). La ampliación de edificios catalogados más allá de los establecidos en el PGOU dificulta la viabilidad de esta propuesta, ya que es necesario un volumen edificado mayor que el resultante de la posible reutilización del Almacén Central (77), el Pabellón de los alemanes (122) y la Nave de la Aduana (124).”

Irungo Udala, 2018, 11.

Eusko Jaurlaritzaren monumentu-multzoaren proposamenak zentzu handia du, eraikin gehienak antzerako erabilera eta garaikoak baitira. Bestalde, desagertuko diren eraikinek balio handiko elementuak dituztenez, plana berrantolatzea komeniko litzateke, multzo osoa kontserbatu ahal izateko.

Iturriak:

- **Irungo Udala (2018):** [*Avance de la Modificación Puntual del Plan General en el Espacio Ferroviario de Irún.*](#) Vía Irun proiektua, 2017ZZAA0011 expedientea.