

AZPEITIAKO GELTOKIA.  
UROLAKO TRENBIDEA  
ESTACIÓN DE AZPEITIA.  
FERROCARRIL DEL UROLA



(Santi Yaniz)

Gipuzkoa

Azpeitia

Erdigunea Casco urbano

Juanjo Olaizola Elordi

Gerra Zibilaren aurretik Espainiako ia trenbide guztiak enpresa pribatuek erai-ki eta ustiatu zituzten, horretarako beharrezko emakida eskuratu ostean. Zumarraga-Zumaia trenbidea, aldiz, –Urolako trena izenarekin ezaguna, ibai horren harrana zeharkatzen duelako–, ekimen publikoak gauzatu zuen. Zehazki, Gipuzkoako Aldundiak egin zuen, Gobernuak linearen gaineko emakida 1920ko urriaren 5ean eman ondoren. Ekimen publiko honen isla ezin hobea da trenbideko geltokietan erabilitako arkitektura; izan ere, emakidadun pribatuek geltoki guztietarako, eredu bakarra diseinatzen zuten, kostuak aurrezte aldera. Kasu honetan, ordea, trenbidearen sustatzaileek erabaki zuten geltoki bakoitzari bere nortasuna ematea, diseinu espezifiko baliatuta; hala ere, geltoki guztietan estilo erregionalista erabili zuten, garai hartan puri-purian baitzegoen.

A diferencia de la práctica habitual anterior a la Guerra Civil, cuando la construcción y explotación de la práctica totalidad de los ferrocarriles españoles fue realizada por empresas privadas tras obtener la oportuna concesión, el ferrocarril secundario de Zumarraga a Zumaia –más conocido como tren del Urola por recorrer el valle de dicho río en toda su longitud– fue fruto de una iniciativa pública; en concreto de la Diputación Provincial de Gipuzkoa, que obtuvo del Gobierno la concesión de la línea el 5 de octubre de 1920. Uno de los mejores reflejos de esta iniciativa pública fue el tipo de arquitectura empleado en las estaciones que debían jalonar la línea, ya que en lugar de diseñar un modelo unificado para todas ellas, como era el proceder habitual de las concesionarias privadas, con el ahorro de costes que ello suponía, los promotores del nuevo tren optaron por personalizar cada punto de parada con un diseño específico, aunque todas ellas tenían en común la utilización de un lenguaje regionalista, muy en boga en ese momento.

Tren-geltokiak eraikitzekeo arkitektura erregionalista lehen aldiz Bilbo-Donostia trenbideko azken geltokia eraiki zutenean erabili zuten; hain zuzen, Bilboko Atxuri auzoan. Manuel María Smith izan zen obren zuzendaria, eta 1914ko otsailaren 23an inauguratu zuten (OLAIZOLA, 2007, 26). Trenbide honen enpresa emakidadunak (Compañía de los Ferrocarriles Vascongados) oso azkar jarraitu zion adibide horri; izan ere, hilabete batzuk geroago, urte bereko abenduaren 18an (OLAIZOLA, 2007, 208), ibilbidean saihesbide garrantzitsu bat inauguratu zuen Aginaga eta Lasarte artean. Ibilbide horretan geltoki berriak egin zituzten Usurbilen, Txaparrenean eta Lasarteko loturan, eta inguruko baserrien arkitekturan oinarritu zuten geltokion diseinua. Usurbilgoak martxan jarraitzen du oraindik.

Lasarteko eta Usurbilgo geltokien adibidea erabakigarria izan zen Urolako Trenbidearen geltokiek eduki beharreko diseinua erabakitzekeo orduan (Zumarraga, Urretxu, Aizpurutxo, Azkoitia, Loiola, Azpeitia, Lasao, Zestoako bainuetxea, Zestoako herrigunea, Iraeta, Arroa, Zumaiaiko lotura eta Zumaiaiko portua). Hala, trenbide-lanak zuzentzen zituzten Batzorde Exekutiboak geltokietan erabili beharreko estiloa eztabaidatu zuen 1922ko martxoaren 6an egindako bilkuran, eta euskal estiloa hobetsi zuten. Halaber, bilera hartan, Ferrocarriles Vascongados konpainiak eraiki berri zituzten instalazioak aurkeztu zituzten eredu gisa.

Jarraitu beharreko arkitektura-estiloa erabaki ostean, Batzorde Exekutiboak eraikinen diseinua Ramon Kortazar

La primera utilización de la arquitectura regionalista en la edificación de estaciones de ferrocarril en Euskadi fue la construcción de la estación terminal de la línea Bilbao-Donostia en el bilbaíno barrio de Atxuri, construida bajo la dirección de Manuel María Smith e inaugurada el 23 de febrero de 1914 (OLAIZOLA, 2007, 26). Este primer ejemplo pronto fue seguido por la empresa concesionaria del mismo ferrocarril, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, que meses más tarde, concretamente el 18 de diciembre del mismo año (OLAIZOLA, 2007, 208), inauguró una importante variante de trazado entre Aginaga y Lasarte, con nuevas estaciones en Usurbil, Txaparrenea y Lasarte-Empalme, cuyos edificios estaban directamente inspirados en la arquitectura de los caseríos de la zona. De ellos, la de Usurbil todavía se conserva en servicio.

El ejemplo de las estaciones de Lasarte y Usurbil fue decisivo a la hora de determinar el diseño de las que debían establecerse en los puntos donde efectuaría parada el tren del Urola, es decir, en Zumarraga, Urretxu, Aizpurutxo, Azkoitia, Loiola, Azpeitia, Lasao, Zestoa-Balneario, Zestoa-Villa, Iraeta, Arroa, Zumaia-Empalme y Zumaia-Puerto. En efecto, el propio Comité Ejecutivo que dirigía las obras del ferrocarril debatió, en la sesión celebrada el 6 de marzo de 1922, el estilo que debía adoptarse para las estaciones, inclinándose por el estilo vasco, y presentó en la reunión como modelos «los que en recientes instalaciones ha hecho la línea de los ferrocarriles Vascongados».

Una vez determinado el estilo arquitectónico a seguir, el mismo Comité Ejecutivo decidió, en la sesión celebrada



Azpeitikoko geltokiko nasaren gaineko fatxadaren xehetasuna. (Santi Yaniz)

Detalle de la fachada sobre andén de la estación de Azpeitia. (Santi Yaniz)



Antzinako kotxetegi Burdinbidearen Euskal Museoaren bilduma barne hartzen dute. (Juanjo Olaizola)  
 Las antiguas cocheras albergan la colección del Museo Vasco del Ferrocarril. (Juanjo Olaizola)

probintzia-arkitektoari agintzea erabaki zuen 1923ko ekainaren 8ko bilkuran. Handik urtebetera aurkeztu zituen arkitektoak lehenengo proiektuak.

Trenbide-ustiapenetan ohikoa zenez, Urolako Trenbidean lehen eta bigarren mailako geltokiak zeuden, zerbitzua eman beharreko herriaren garrantziaren arabera. Ibarreko bi herri garrantzitsuenak, Azkoitia eta Azpeitia, lehen mailakoak ziren; halaxe ziren trenbide-muturretan zeudenak ere, Zumarraga eta Zumaia. Azken horietan, gainera, Iparraldeko Trenbidearekin eta Ferrocarriles Vascongados trenbideekin lotzen zen Urolako Trenbidea. Gainerako guztiak bigarren mailakoak ziren.

Eraikitako geltoki askok baserri tradizionalen arkitektura gogorarazten dute; esate baterako, Zumarragakoak, Aizpurutxokoak, Zestoa herrigunekoak, Iraetakoak, Arroakoak edota Zumaiko bi geltokiek. Urretxun, Azkoitian, Loiolan, Azpeitian eta Zestoako bainuetxeetan, berriz, Kortazarrek inguruko hainbat dorretxe eta jauregi hartu zituen eredu.

Urolako trenbidearen geltoki guztietatik nabarmenena Azpeitikoa zen, zalantzarik gabe. Izan ere, ibarreko herri nagusiaren beharrak asetzeaz gain, hainbat dependentsia zentralizatu zituzten bertan; esate baterako, administrazio-bulegoak, tailerrak eta kotxetegiak, edota elektrifikazioa elikatzen zuen azpiestazioa. Geltokiko eraikina Gregorio Segurola kontratistak egin zuen. Hiru solairu zeuden; lehenengoan trenbide-erabilerako dependentsiak zeuden, eta beste bietan, berriz, langileentzako etxebizitzak. Fatxadak diseinatzeko, bestalde, Kortazarrek Azpeitia aldeko hainbat dorretxe hartu zituen eredu, eta Erdi Aroko bando-gerren ostean goialdea moztutako eraikinen ereduari jarraitu zion.

el 8 de junio de 1923, encomendar el diseño de los edificios al arquitecto provincial, Ramón Cortázar, quien el 30 de noviembre del mismo año presentó los primeros proyectos.

Como era habitual en las explotaciones ferroviarias, las estaciones del ferrocarril del Urola se clasificaron, según la importancia del núcleo que debían atender, en primera y segunda categoría. Las dos poblaciones más importantes del valle, Azkoitia y Azpeitia, así como las situadas en los extremos de la línea, Zumarraga y Zumaia —en las que además se enlazaba con los ferrocarriles del Norte y Vascongados— fueron clasificadas de primera clase, y las restantes de segunda.

Buena parte de los edificios construidos emulaban la arquitectura de los caseríos tradicionales, como es el caso de las de Zumarraga, Aizpurutxo, Zestoa-Villa, Iraeta, Arroa o las dos estaciones de Zumaia, mientras que para las de Urretxu, Azkoitia, Loiola, Azpeitia y Zestoa-Balneario, Cortázar optó por inspirarse en diversos modelos de casas-torre y palacios de la zona.

De entre todas las estaciones del ferrocarril del Urola, la de Azpeitia era, sin duda, la más destacada, ya que además de servir las necesidades de la principal villa del valle, en ella se centralizaron diversas dependencias como las oficinas administrativas, los talleres y cocheras y la subestación que alimentaba la electrificación. El edificio de la estación, situado sobre la vía principal, fue construido por el contratista Gregorio Segurola y contaba con tres plantas, la primera con dependencias de uso ferroviario y las otras dos con viviendas de empleados. Para el diseño de sus fachadas, Cortázar se inspiró en diversas casas-torre de la localidad, siguiendo el patrón de los edificios desmochados

Beheko solairuan harlandua erabili zuen, bai eta lehenengo solairuaren zati batean ere. Lehen solairuko baoek inspirazio gotikoko arkuak eta leiho bikiak dauzkate. Eraikinaren goiko aldeko kanpoaldea igeltsuztatu egin zuten, bai eta zur itxurako bilbadura faltsuak ipini ere; baoak, berriz, burudunak dira. Estalkiak lau isurialde ditu, hormigoi armatuz egina da eta teila arabiarrez estalita dago. Teilatu-hegal zabalak dauzka, eta lau ertzetan harrizko dorretxoak ipini zizkioten. Bitxia bada ere, urte batzuk geroago eraikin berdindina altxatu zuten Ordes-Pontagra udalerriko geltokian, Santiago eta Coruña artean.

Azpeitiko geltokiko trenbide-multzoa osatzeko, kotxetegi handi bat ere eraiki zuten, trenbideko material mugikorra aparkatzeko; kotxetegiak 2.000 m<sup>2</sup> zituen, eta tailer bat zuten erantsita ibilgailuen mantentze-lanak egiteko. Pabiloi-egitura Angel Aldanondo kontratistak eraiki zuen hormigoi armatuz. Igeltserotzaz, arotzeriaz, burdineriaz, iturgintzaz eta margotze-lanez Prudentzio Olaizola arduratu zen.

Kotxetegiko obrek hainbat gorabehera eduki zituzten; izan ere, 1925eko apirilean ia kotxetegi osoa behera etorri zen, zintza goizegi kendu zutelako, antza. Kontuan hartu behar dugu garai hartan hormigoi armatuzko eraikuntza ez zegoela oso garatuta; hortaz, kontratista asko hasiberriak ziren arlo horretan. Gorabehera larri hori gertatuagatik ere, Azpeitiko kotxetegiak eraikitze lanak bukatuta zeuden trenbidea inauguratu baino egun batzuk lehenago.

tras las guerras banderizas del medievo. De este modo, utilizó la sillería en la planta baja y, parcialmente, en el primer piso, cuyos vanos presentan arcos y ventanas geminadas de inspiración gótica. En la planta superior del edificio se enlució la superficie exterior y se realizaron falsos entramados líneos, mientras que los vanos de las ventanas son adintelados. Las cubiertas, a cuatro aguas, se realizaron en hormigón armado cubierto de teja árabe y sus amplios aleros se remataron en las cuatro esquinas con garitones de piedra. Es curioso destacar que años más tarde se construyó un edificio idéntico al de Azpeitia en la estación de Ordes-Pontagra, situada a mitad de camino entre Santiago de Compostela y La Coruña.

El conjunto ferroviario de la estación de Azpeitia se completó con una gran cochera para el estacionamiento del material móvil del ferrocarril, con 2.000 m<sup>2</sup> de superficie, dotado de un taller anejo para la realización de los trabajos de mantenimiento de los vehículos. La construcción de la estructura de los pabellones, realizada en hormigón armado, fue adjudicada al contratista Ángel Aldanondo y los trabajos de albañilería, carpintería, ferretería, linternaría y pintura a Prudentcio Olaizola.

Las obras de las cocheras no estuvieron exentas de sobresaltos, ya que en abril de 1925 se derrumbaron en gran parte, debido, al parecer, a un descimbramiento prematuro. Debe tenerse en cuenta que en esta época la construcción en hormigón armado no se encontraba muy desarrollada, por lo que muchos contratistas eran inexpertos en la materia. Sin embargo, y a pesar de este grave contratiempo, las obras de construcción de las cocheras de Azpeitia quedaron finalizadas pocos días antes de la inauguración del ferrocarril a comienzos del año siguiente.



Museoaren barruan, mantentze-tailer zaharra bisita daiteke. (Juanjo Olaizola)

El antiguo taller de mantenimiento forma parte de las instalaciones visitables del museo. (Juanjo Olaizola)



Azpeitiko geltokiko nasa nagusiaren ikuspegia; Arabako Viuda de Murua enpresak Urolako trenerako eginiko erlojua ageri da erdian. (Santi Yaniz)

Vista del andén principal de la estación de Azpeitia, presidido por el reloj construido por la firma alavesa Viuda de Murua para el ferrocarril del Urola. (Santi Yaniz)

Azpiestazio elektrikoa eraikitzeko lanak Angel Aldanondori esleitu zizkioten hasiera batean, baina, kotxetegia behera etorri ostean (enpresa horrek egin zen), erabaki zuten kontratua deuseztatzea; hori dela eta, Antonio Garmendiak egin zuen obra azkenean. Eraikin honek ere inspirazio erregionalista du, eta hormigoi armatuzko egitura dauka. Barrualdean, Sociedad Hidroeléctrica Ibérica hornitutako elikadura-korrantea tren-trakzioaren beharretara eraldatzeko eta zuzentzeko beharrezko ekipoa zeuden, eta, horrez gain, bertan zegoen erreserbako zentral termikoa ere (aipatutako zentral horrek hiru diesel motor zituen, dinamoei zuzenean akoplatuta).

Azpeitiko trenbide-instalazioen barruan, administrazio-bulego-erakina ere eraiki zuten geltokiaren aurrean. Hormigoi armatuzko bost zertzaz egin zegoen (zertxok kotxetegi-egituran erabilitakoak bezalakoak ziren).

Azpeitiko geltokiko dependentsiak, Urolako trenbidearen gainerakoak bezalaxe, 1926ko otsailaren 22an inauguratu zituzten, eta ia aldatarik gabe egon ziren martxan, harik eta 1986ko uztailean trenbidea itxi zuten arte. Eraikinok ez dute bilakaera bera izan, baina guztiek ere zutik jarraitzen dute. Horrela, bada, testu hau idazteko unean Zumarragako, Aizpurutxoko, Loiolako, Zestoako bainuetxeko, Zestoa herriguneko, Iraetako eta Arroako geltokiak utzita daude, berriro ere noiz erabiliko zain. Urretxuko, Azkoitiko, Zumaiaiko portuko eta Zumaia-Lotura geltokiak,

Por lo que respecta a la subestación eléctrica, su construcción fue inicialmente adjudicada a Ángel Aldanondo, pero tras el hundimiento de las cocheras, realizadas por esta empresa, se decidió rescindir el contrato y finalmente la obra fue ejecutada por Antonio Garmendia. En este caso, el edificio, también de inspiración regionalista, se construyó con estructura de hormigón armado y en su interior albergaba no sólo los equipos necesarios para transformar y rectificar la corriente de alimentación suministrada por la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica a las necesidades de la tracción ferroviaria, sino que además disponía de una central térmica de reserva dotada de tres motores diésel acoplados directamente a dinamos.

El conjunto de las instalaciones ferroviarias de Azpeitia se completaba con un edificio de oficinas administrativas, situado frente a la estación y construido mediante cinco cerchas de hormigón armado idénticas a las utilizadas en la estructura de las cocheras.

Las dependencias de la estación de Azpeitia, al igual que las restantes del ferrocarril del Urola, fueron inauguradas el 22 de febrero de 1926 y se mantuvieron en servicio, sin apenas experimentar modificaciones de entidad, hasta la clausura de esta línea en julio de 1986. La suerte que posteriormente han seguido estos edificios ha sido desigual, aunque ninguno de ellos ha sido derribado. De este modo, en el momento de redactar este texto las estaciones de Zumarraga, Aizpurutxo, Loiola, Zestoa-Balneario, Zestoa-Villa, Iraeta y Arroa permanecen abandonadas a la

berriz, berritu eta berrerabili dituzte. Esaterako, azkeneko geltoki hori Bilbo-Donostia arteko Eusko Tren konpainiaren geltokia da.

Nabarmentzekoa da, halaber, 1989 eta 1994 bitartean zaharberitutako Azpeitiko geltokia, Burdinbidearen Euskal Museoa ipintzeko. Zaharberitzeko proiektu honek, batetik, aurretik aipatutako eraikinak errespetatu ditu, eta, gainera, ondare-balio handiko hainbat ekipamendu kontserbatu ditu; adibidez, trenbide-ibilgailuei mantentze-lanak egiteko erabiltzen zuten tailer mekanikoa. Aipatutako tailerlean hamasei makina-erreminta daude; motor elektriko bakarrak eragiten die, enbarratu-, polea- eta uhal-sistema konplexu baten bidez. Azpiestazio elektriko zaharren ekipo-multzoa ere biziki interesgarria da; bertan, Brown Boveri etxeak 1926an hornitutako merkurio-lurrunezko artezketa-makina zaharrak daude erakusgai. Gainera, Jaurlaritzaren Eusko Trenbideak sozietate publikoaren mendeko erakunde honen trenbide-ondare baliotsua gorde du, eta doitasun handiz islatzen du Euskal Herriko trenaren historia.

#### BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, I., 1988 • ARANBURU, P., 2006-2008 • GOROSABEL, P., 1899-1901 • LEMOINE, B., 1986 • MUÑOZ, F., 2004, 2006, 283-284 • OLAIZOLA ELORDI, J., 2007.

espera de una posible reutilización, lo que ya ha sucedido con las de Urretxu, Azkoitia, Zumaia-Puerto y Zumaia-Empalme, esta última reconvertida en estación para la línea de EuskoTren de Bilbao a Donostia.

Mención aparte merece la estación de Azpeitia, recuperada entre 1989 y 1994 como sede del Museo Vasco del Ferrocarril. El proyecto de rehabilitación, además de respetar los edificios antes señalados, también ha permitido conservar diversos equipamientos de gran valor patrimonial, como es el caso del taller mecánico en el que se realizaban las labores de mantenimiento de los vehículos ferroviarios y que está compuesto por un conjunto de 16 máquinas-herramienta accionadas mediante un único motor eléctrico mediante un complejo sistema de embarrados, poleas y correas. No menos interesante es el conjunto de equipos que componen la antigua subestación eléctrica, en la que se exponen los primitivos rectificadores de vapor de mercurio suministrados por la casa Brown Boveri en 1926. Además, esta institución, dependiente de la sociedad pública del Gobierno Vasco EuskoTren, ha preservado un valiosísimo patrimonio ferroviario que refleja con gran fidelidad la historia del tren en Euskadi.

#### BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR, I., 1988 • ARANBURU, P., 2006-2008 • GOROSABEL, P., 1899-1901 • LEMOINE, B., 1986 • MUÑOZ, F., 2004, 2006, 283-284 • OLAIZOLA ELORDI, J., 2007.