

Norteko Ferrokarrila. La red ferroviaria en la literatura oral vasca

Mikel Aizpuru (Universidad del País Vasco /Euskal Herriko Unibertsitatea)¹

Resumen:

La construcción y la posterior explotación de cualquier red ferroviaria provocan numerosas consecuencias, no sólo en el terreno económico y el social, también en el ámbito cultural o en el político. La mayor parte de los estudios realizados hasta la fecha en el País Vasco, sin embargo, han insistido muy poco en el proceso y en las personas que participaron en dicha construcción y en la forma en la que vivió la población esa transformación y se han centrado en los efectos económicos y demográficos que acompañan al despliegue de la red ferroviaria o en los medios tecnológicos que forman parte del mismo.

Mi comunicación plantea recurrir a una fuente sui generis para aproximarnos al modo en que las clases populares vivieron aquellos años: el bertsolarismo. Los bertsolaris (poetas improvisadores o repentistas) de los siglos XIX y comienzos del siglo XX mencionaron con frecuencia el ferrocarril, su construcción y su explotación en sus composiciones. Los ejes de dichas poesías son diferentes en unos casos y otros, pero coinciden en una visión nada nostálgica de los tiempos anteriores a la aparición de la red ferroviaria, hacen referencia y critican la presencia de trabajadores extranjeros, detallan las ventajas e inconvenientes que supuso su irrupción o describen algunas de las formas de utilizar el nuevo medio de transporte.

¹ Esta comunicación se ha realizado en el marco del proyecto MCINN HAR2011-30399/HIST, en el seno del Grupo de Investigación del Sistema Universitario Vasco IT429-10 dirigido por el catedrático Luis Castells.

Norteko Ferrokarrila. La red ferroviaria en la literatura oral vasca

Mikel Aizpuru (Universidad del País Vasco /Euskal Herriko Unibertsitatea)

1. Introducción

La construcción, y la posterior explotación, de cualquier red ferroviaria provocan numerosas consecuencias, no sólo en el terreno económico y el social, también en el ámbito cultural o en el político. La mayor parte de los estudios realizados hasta la fecha en el País Vasco han insistido en los efectos que dicha innovación tecnológica tuvo en el primero de esos campos, pero mucho menos en cómo vivió la población esa transformación. La profusa literatura existente sobre dichas cuestiones se limita, por lo general, a mencionar las cantidades económicas que costó erigir el trazado, analizar los gastos de explotación y detallar los beneficios económicos, o las pérdidas, que esta vía de comunicación supuso². Pocos trabajos, al menos, en el caso vasco, se han detenido en los costes sociales de la construcción, en la tipología u origen de los trabajadores que participaron en la misma o los efectos que en las esferas más diversas supuso la generalización del uso del tren entre la población. Los edificios de las estaciones y las máquinas, las locomotoras en especial, han merecido, con frecuencia, una atención mucho más pormenorizada que las personas que las manejaban.

El texto que se presenta a continuación se propone recurrir a unos observadores, y usuarios, de excepción del sistema ferroviario: los *bertsolaris*. Un *bertsolar* es un improvisador de versos en euskera, un “repentista” en la terminología acuñada tanto en América (Brasil o Cuba), como en Europa (Portugal o Andalucía). El bertsolarismo era, y es, un arte oral y efímero practicado por buena parte de la población vasca de forma espontánea y cuasi-anónima, que lo combinaba con el recitado de romances y coplas más o menos elaborados y antiguos. Muchas composiciones de los bertsolaris, una minoría en cualquier caso, han llegado hasta nosotros gracias a la existencia de un floreciente mercado cultural, en el que algunos bertsolaris editaban en hojas volantes o *bertso-paperak* sus composiciones y las ponían a la venta³. Ya en el siglo XX, los bertsolaris más renombrados han publicado libros donde se reunían sus elaboraciones más famosas. Gracias a la labor de recopiladores, como el padre jesuita Antonio Zavala, conservamos muchas de esas hojas, publicadas de nuevo en la colección *Auspoa*, compuesta por más de tres centenares de volúmenes que agrupan los versos por autores o temas.

Los bertsos-paperak se extienden sobre las cuestiones más diversas, desde la ridiculización de determinadas personas, hasta el recuerdo de un hecho especialmente significativo, pasando por la crítica política, la justificación de una huelga, el servicio militar o las misiones católicas. El periodo que se extiende desde mediados del siglo XIX hasta la guerra civil fue la edad de oro de este tipo de producción cultural, especialmente en Guipúzcoa, y, en esa época, el bertsolarismo ocupó ampliamente el espacio público y se extendió por todos los ámbitos de sociabilidad popular –plazas, ferias de ganado, tabernas y sidrerías, etcétera–⁴. Durante mucho tiempo sus trabajos fueron despreciados por las elites culturales, pero a partir del Cuarto Congreso de la Sociedad de Estudios Vascos se produjo su revalorización, hasta convertirse hoy en día en uno de los aspectos más pujantes de la cultura en lengua vasca. Estas composiciones se han convertido en una fuente de

² Véanse entre otros: Arteche Elejalde, Odriozola & Olaizola, (2002); Arzamendi, (2004); González Portilla (1995); Guerricabeitia (1982); Izaga, Zaragoza & Urdangarín (1993); Larrinaga (2002); Macías (1994); Novo López (1995); Ormaechea (1989); Osa (1996); Ramírez De Okariz, (2006); Salmerón I Bosch & Olaizola Elordi (1990) y los numerosos trabajos de Juanjo Olaizola en solitario o en compañía: (1993), (1994), (1995), (2000), (2004) (2005) y (2007).

³ Zavala (1996), pp. 27-28.

⁴ Enríquez (2004), pp. 177-178.

primer orden para el conocimiento de la cultura popular vasca, cuando menos, de los siglos XIX y XX, y empiezan a utilizarse de forma sistemática para el análisis histórico. Su estudio, no obstante, requiere una serie de precisiones previas.

Podemos distinguir dos tipos de autores. Existe un conjunto que publica sus versos directamente en la prensa de la época, escrita prácticamente en su totalidad en castellano, salvo esas composiciones. Sus poesías seguían habitualmente patrones y temas análogos a sus colegas castellano-parlantes. Dentro de este grupo tendríamos que incluir a una serie de escritores que a comienzos del siglo XX proponen una renovación de la poesía vasca y que, independientemente de su adscripción social, no podemos considerar como productores de literatura oral, ya que escriben para ser leídos y no para ser escuchados. Es por ello que hemos dejado a un lado, por ejemplo, la obra del poeta José María Aguirre, *Xabier Lizardi*, “Bultzi-leiotik” (desde la ventana del tren) escrita en 1929, bajo la influencia de la poesía simbolista francesa⁵. Esa poesía, por otra parte, nos introduciría en un asunto que apenas se menciona en los trabajos de los bertsolaris, la cuestión del paisaje y la nueva percepción del espacio que no vamos a analizar en este trabajo. En ese mismo sentido, este trabajo no sigue la interesante estela abierta por Juan Carlos Ponce al recopilar numerosas referencias literarias sobre el mundo del ferrocarril. Mientras su tesis, “Aspectos socioliterarios del ferrocarril” se centra en la visión literaria de ese fenómeno, el nuestro, mucho más modesto, pretende centrarse en los aspectos más sociales de una producción que muy pocos de sus propios autores calificarían como literaria⁶.

En efecto, el bertsolari propiamente dicho, era un improvisador que, en algunos casos, podía llevar sus trabajos a la imprenta. Los temas de interés y el público al que iban dirigidos sus versos eran fundamentalmente las clases populares vascas (campesinos, trabajadores, artesanos), sector al que pertenecían, además, muchos de los bertsolaris. Es este último segmento el que nos interesa de forma especial. Sus trabajos nos permiten adentrarnos en el universo mental, prácticas sociales y preocupaciones de un importante segmento de la población vasca, pero sería un error considerar que el bertsolari refleja automáticamente dicha mentalidad.

El bertsolari, conocido muchas veces por su pseudónimo, era miembro de una cierta elite cultural por su conocimiento del idioma, por su capacidad de expresión y por su percepción y dominio de los temas a exponer en sus versos. Esos elementos y el hecho de que por su fama muchos de los bertsolaris fuesen requeridos desde lugares distantes para que amenizasen con sus improvisaciones diversas clases de festejos los convirtió en captadores privilegiados de los procesos sociales y de los acontecimientos políticos, económicos y culturales que se estaban produciendo en su entorno. De esta forma, el bertsolari se convierte, en algunos casos, en un intermediario sociocultural que informaba a su entorno de las transformaciones que se estaban produciendo y daba su opinión sobre las mismas. Una opinión mediatizada por su trayectoria personal, por su pensamiento y por el contexto en el que desarrollaba su labor poética. Un contexto, a su vez, en el que se producía una cada vez mayor presencia de agentes externos: la prensa moderna y la movilidad social y geográfica de amplias capas de la población⁷.

La irrupción del ferrocarril no podía, por lo tanto, escapar a la atención de los bertsolaris y hemos localizado diversas composiciones en las que el ferrocarril, su construcción y explotación son el eje fundamental. No se trata, ciertamente, de convertir a los bertsolaris en la fuente fundamental para el estudio del ferrocarril o de la percepción social, sino de utilizar este recurso documental para abrir nuevos caminos en este campo de la investigación histórica.

⁵ Zarate (1978).

⁶ Ponce (1996).

⁷ Aizpuru, Delgado & Ostolaza (2010), pp. 329-354.

Conviene, además, recordar un hecho muy simple. Los bertsolaris más conocidos eran frecuentes usuarios de la red ferroviaria que les permitía viajar con mayor rapidez y comodidad de un punto a otro para realizar sus improvisaciones y vender sus bertso-paperak. Los escritos, sobre todo del siglo XX, que acompañan a las composiciones, realizaron constantes referencias a dicho hecho⁸. Por otra parte, y aunque no podamos realizar un análisis estadístico, hemos de destacar la estrecha vinculación existente entre ese medio de transporte y algunos bertsolaris. Hay que tener en cuenta que los bertsolaris más conocidos, aquellos cuyas composiciones se han conservado de forma más completa y con mayor integridad, constituían un grupo social singular, pese a su reducido tamaño. Procedentes, en su mayoría, de los medios populares periurbanos o rurales, su forma de ser, su carácter o las posibilidades económicas y festivas que les ofrecía el bertsolarismo les conducía hacia oficios que les alejaban del caserío, siquiera temporalmente. La cantería o el trabajo de leñador, oficios ambos que tuvieron un importante auge en el periodo de la construcción del tendido ferroviario, hicieron hueco a más de un bertsolari y no es extraño encontrarse a varios de ellos participando en el mismo. Así, el bertsolari más famoso de la preguerra, José Manuel Lujanbio, *Txirrita*, (1860-1936) trabajó como cantero en la construcción del ferrocarril de la Compañía *Ferrocarriles Vascongados* que unía Bilbao con San Sebastián y Pedro Santa Cruz (1838-1905) lo hizo como perforador en el trazado del Madrid-Irún. Un bertsolari más modesto, el vizcaíno Lino Ayesta, (1921-2004) trabajó muy joven, a finales de los años treinta, en los montes vizcaínos preparando traviesas tanto para la compañía anteriormente citada como para otras empresas españolas e igual labor desempeñó en Múgica, en las cercanías de Guernica el guipuzcoano *Jose Zerra*. También lo hicieron en los montes de Artikutza los hermanos Juan y Pello Zabaleta de Oyarzun, aunque en esta ocasión para la Compañía del Norte. Muy cerca, el abuelo de Manuel Olaizola, *Uztapide*, estaba empleado como peón caminero en el ferrocarril minero de Ardi-Iturri. Eusebio Muguerza, *Mendaro Txirristaka* (1874-1955) trabajó en su juventud en la construcción del Ferrocarril Central de Vizcaya.

El escaso rechazo al ferrocarril

Los dos factores citados en el párrafo anterior (utilización del mismo y vinculación profesional) contribuyeron, tal vez, a que no encontremos en las composiciones que vamos a analizar apenas rechazo, ni explícito, ni implícito, a la irrupción del nuevo medio de comunicación. Sí existen críticas concretas a alguna de sus particularidades, pero no se aprecia en los bertsos ni nostalgia por el mundo perdido, ni desconfianza hacia esta nueva forma de transporte. Algo parecido sucedió en la literatura española donde incluso escritores conservadores como José María Pereda, teóricamente refractarios al progreso, valoraron positivamente el ferrocarril. En el caso de la poesía el tono laudatorio de las ventajas sociales y económicas del ferrocarril era generalizado. Conforme avanzó el tiempo el ferrocarril se nos muestra, en los bertsos euskaldunes y en la literatura española, como una parte armónica de la vida social, tanto en el ámbito urbano, como en el rural y raramente aparece como un elemento que ha perturbado el mundo de antaño⁹.

Sólo en Navarra hemos encontrado referencias a los rumores según los cuales las locomotoras se lubricaban con grasas de niños o menciones a sacerdotes que rechazaron el tren como invento diabólico y calificaban al silbido de las máquinas como propio del infierno¹⁰. En el caso guipuzcoano es conocida la anécdota de que un grupo de sacerdotes no asistió a la inauguración del ferrocarril del Urola, en 1926, porque consideraban que la llegada del tren suponía la descomposición de la sociedad tradicional¹¹. No hay que olvidar, sin embargo, que muchos de los participantes en el empréstito que organizó la Diputación Foral de Guipúzcoa en la década de 1850

⁸ Véase, por ejemplo, Zavala (1969), p. 118 y Zavala (1978), p. 84.

⁹ Ponce (1996), pp. 42, 69 y 82.

¹⁰ Martinena Ruiz (1976), pp. 5-7.

¹¹ Aizpuru (2011), p. 76.

para financiar las obras del trazado ferroviario fueron párrocos y beneficiados¹², por lo que no parece que tuviesen muchas reticencias morales a invertir en el ferrocarril. Es constante la presencia de religiosos bendiciendo las obras o en las inauguraciones y, si había alguna duda, el párroco de Deba las disipó, al señalar en el acto de apertura de la línea de San Sebastián a Bilbao en 1900 que existía una perfecta armonía entre la ciencia y la fe¹³.

Tampoco existen ese tipo de críticas en las composiciones en euskera. Hemos localizado una mención al “tren de Lucifer” en unos versos escritos aproximadamente en 1880, pero se trata de una figura literaria, en la que se utiliza el tren, como podía haberse utilizado otro vehículo, ya que lo importante es que el alma estuviese preparada, para no ser transportada a los brazos del diablo¹⁴. Sólo hemos encontrado una alusión explícita de rechazo a los avances técnicos. Se trata de unos conocidos versos de Juan Cruz Zapiain (1867-1934), “Antxineko guraso nobliak”¹⁵, compuestos a comienzos del siglo XX en los que contraponen la sociedad tradicional con la moderna. En esta última, “adelantuak” (los adelantos), el tren, el automóvil, el tranvía y el teléfono y los sueldos altos estaban contrarrestados por el endeudamiento de las familias, la proliferación de los vicios y la decadencia moral.

El oiertzuarra José Joaquín Urbieto, *Kaskazuri* (1873-1932) sí dedicó unos versos a criticar la construcción del ferrocarril minero de Oyarzun, que comunicaba el yacimiento de Ardi-iturri y la población de Rentería. Pero, en su caso, la denuncia se enmarcaba en un contexto muy diferente. El bertsolari vinculó la erección del trazado ferroviario (1900-1902) con la situación local, donde el grupo caciquil que controlaba la corporación municipal había elevado sobremanera diversos impuestos y restringido la utilización de los bienes comunales. Muchos campesinos que tenían que hacer frente a este aumento de la presión fiscal y a la disminución de los ingresos, vieron como el trazado ferroviario, además, les despojaba de sus mejores terrenos¹⁶. Muestra de la capacidad de influencia que las autoridades concedían a los bertsolaris, el autor de los versos fue detenido y conducido a la cárcel de Oyarzun. Lo relevante del caso de Kaskazuri es la existencia de los bertsos, ya que las quejas y las protestas acompañaron la construcción de la vía férrea. Así, las comunicaciones entre la Compañía del Norte y las instituciones oficiales guipuzcoanas estaban repletas de reclamaciones de los vecinos de los lugares que atravesaba la línea, ya que la empresa había ocupado vías de comunicación tradicionales, había provocado el cerramiento de numerosos lugares de paso usados durante siglos, desviado el cauce de ríos y arroyos, provocando la aparición de focos de aguas estancadas y había impuesto multas considerables por infracciones a la ley de ferrocarriles. Como respuesta a estos hechos y a la escasa voluntad de los hombres del tren de subsanar las deficiencias denunciadas o de indemnizar a los afectados, durante los primeros meses de funcionamiento del nuevo medio de transporte hubo varias quejas, porque los empleados de la compañía habían sido apedreados y las vías bloqueadas con objetos voluminosos para provocar el descarrilamiento de los convoyes¹⁷.

Más de un bertsolari era consciente de otras consecuencias que suponía la irrupción del tren. En un encuentro celebrado en torno a 1868 entre cuatro de los improvisadores más conocidos en Guipúzcoa en dicha época el tema propuesto para cantar fue precisamente el ferrocarril y uno de ellos, el molinero asteasuarra Pedro José Elizegi *Pello Errota* (1840-1919) señaló que la llegada del ferrocarril provocaría la ruina de muchas personas¹⁸. En 1870 desapareció, por ejemplo, la

¹² Aramburu Ugartemendia & Intza (2008), pp. 347-360.

¹³ “Ferrocarril de la costa”, *Euskal Erria* 43, 1900, p. 600.

¹⁴ Zavala (1983b), p. 107.

¹⁵ Zavala (1975), pp. 137-138.

¹⁶ “Tren-bideak eta petxak” (Vías férreas e impuestos), Zavala (1973), pp. 93-104.

¹⁷ Aramburu Ugartemendia & Intza (2008), p. 161 y Muñoz Echabeguren (2004), pp. 216, 224 y ss.

¹⁸ Zavala, (1965), p. 25.

diligencia que unía Madrid con San Sebastián. Una composición navarra cantada en castellano por las mismas fechas insistía en ese punto al anunciar la desaparición del oficio de arriero por la competencia del ferrocarril¹⁹.

Cocheros y carreteros
 Ya podéis tocar a luto
 Que ya se ha secado el árbol
 Que solía daros fruto

Setenta años más tarde, el azkoitiarra Sebastián Echaniz (1884-1951) relacionaba la introducción de la maquinaria moderna, entre la que incluía el ferrocarril, con el aumento del paro y la miseria que se vivía en la Guipúzcoa de la postguerra. Echaniz recurrió, no sabemos si conscientemente, a los bertsos de Zapirain: los adelantos de la tecnología habían ocasionado la pérdida del mundo²⁰. En un tono más lúdico se expresaba el relator de cuentos y sacerdote Pedro Miguel Urruzuno al poner en boca de un gitano un lamento, porque la irrupción del ferrocarril y de los automóviles provocaría un descenso del número de asnos existentes en las zonas rurales y la esquila de los mismos era uno de sus principales modos de vida²¹.

La inauguración de las obras

Rafael Ruzafa señala que debe distinguirse entre las ceremonias de inauguración de obras, de apertura de tramos intermedios y de las líneas completas, por sus diferentes magnitudes y propósitos y que todas ellas plasmaron los propósitos de las élites, porque la población local apenas apareció como comparsa²². Conviene, del mismo modo, en nuestro caso, distinguir entre aquellas composiciones realizadas por encargo para dichos acontecimientos y las realizadas de forma espontánea. En el primer caso podemos encontrarnos con poemas realizados tanto en euskera, como en castellano, pero todos ellos coinciden en el estilo y en las referencias utilizadas. Como señala Antonio Zavala no son obra de bertsolaris propiamente dichos²³. En el segundo caso, el argumentario y recursos estilísticos son más variados. La mayor parte de las obras que conservamos sobre los festejos realizados con motivo de alguna inauguración, sin embargo, corresponden al primer modelo, por lo que de alguna manera reflejan más la opinión de las elites que de las clases populares, aunque no debemos descartar su capacidad de penetración en las opiniones y mentalidad de estas últimas.

Hemos podido localizar varias series de versos, relacionados casi todos ellos con el inicio de las obras del tramo guipuzcoano y más concretamente del trayecto entre Tolosa y San Sebastián de la línea Madrid-Irún el 22 de junio de 1858. Uno de ellos realizaba un resumen de los actos de la inauguración. “Burni-bideen asierari jarritako kantak” (versos cantados al inicio del camino de hierro) fue publicado ese mismo año²⁴. La alegría, el entusiasmo, las loas a la ciudad y a la reina Isabel II caracterizaron la ceremonia, junto con la presencia de autoridades civiles y religiosas. Estos últimos, además de bendecir la primera piedra, celebraron un Te Deum de gracias, en el que se ensalzó especialmente la figura de la soberana. Una gran multitud que el cronista cifró en 8.000 personas asistió a los diferentes actos que terminó con una merienda popular.

Conservamos, asimismo, los versos que se cantaron en dicho acto. El primero de ellos se titulaba “Zortzikoa donostiarrak kantatu dutena Ifar aldeko Gurdabide burnizkoari otsandiro asiera

¹⁹ Martinena Ruiz, (1976), p. 7.

²⁰ Zavala (1970), p. 220.

²¹ Urruzuno (1961), p. 26.

²² Ruzafa (2010), p. 393.

²³ Zavala (1979), p. 43.

²⁴ Zavala (1979), pp. 38-43.

ematean” (Zortziko cantado por los donostiarras en la solemne inauguración del Camino del Hierro del Norte)²⁵, estaba compuesto por una persona llamada Ramón Fernández²⁶ y musicado por el organista y compositor José Antonio Santesteban²⁷. El texto glorificaba a los españoles y, en particular a los guipuzcoanos, cuya diputación velaba por ricos y pobres. Las obras del ferrocarril colocaban a sus promotores a la altura de Juan Sebastián Elcano y del almirante Oquendo, los héroes guipuzcoanos por antonomasia²⁸. La construcción del ferrocarril, además, era el argumento que faltaba para iniciar una obra imprescindible en la capital guipuzcoana, el derribo de sus murallas que se iniciaría cinco años más tarde, en 1863. El poema concluía con una apelación a Dios para que bendijera las obras, éstas culminasen con éxito y el nuevo medio de transporte aportase prosperidad para todos.

El segundo texto se titulaba “Himno cantado en San Sebastián con motivo de la solemne inauguración del ferrocarril del Norte, celebrada el día 22 de Junio de 1858”²⁹ y aunque su temática es similar a la anterior, existen algunas diferencias de relieve: la primera es que está escrito en castellano. También se inicia con referencias a Elcano y Oquendo, pero no hay ninguna apelación a la religión y el eje del himno es el progreso técnico-económico y el poder taumatúrgico de la nueva fuente de energía:

El vapor es el Genio sublime
 Que á los pueblos convierte en hermanos;
 A su soplo los montes son llanos
 Y la Europa una inmensa ciudad.
 Él difunde la idea creadora,
 Y su lento progreso acelera;
 Él reserva á la edad venidera
 A la vez, orden, paz, libertad.

No fueron las únicas composiciones que tuvieron como objeto el inicio de los trabajos. Ramón Gabilondo, compuso una serie de versos “Burni bidea. Lan-en asiera” (El camino de hierro. El inicio de las obras), en la que se ensalzaba la importancia de los actos celebrados el 22 de junio y el significado de la llegada del ferrocarril a San Sebastián³⁰. La línea argumentativa era muy semejante. Era un día muy señalado en la historia de San Sebastián. La irrupción del transporte a vapor borraría hechos memorables del pasado y la misma noción de distancia, ya que facilitaría el desplazamiento de cualquier tipo de viajero, fuera éste joven o anciano. Gabilondo subrayó las dificultades a las que se había visto sometido el proyecto, en especial, por las resistencias a que la vía férrea llegase a la frontera francesa a través de Guipúzcoa. Pero, “los leales hijos de Oquendo” habían conseguido vencer todos los impedimentos. El ferrocarril se incluía, además, en el proceso de desarrollo económico que la industria moderna y los puertos ya existentes habían promovido. El poema, tras animar a los jóvenes guipuzcoanos a realizar cuanto antes las obras del trazado, concluía con un canto a San Sebastián y a la provincia de Guipúzcoa, “todos hermanos queridos, todos guipuzcoanos”.

El poeta José María Iparraguirre, conocido por ser el autor del “Gernikako Arbola” (1853) dedicó también una composición a dicha cuestión, una hoja impresa en el taller de Ignacio Ramón Baroja el año 1858, “Burnizko bideari” (Al camino de hierro). Excombatiente carlista y exiliado en

²⁵ Zavala (1979), pp. 44-48.

²⁶ Muñoz Echabeguren (2004), p. 191.

²⁷ Santesteban lo publicó años más tarde, bajo el título “Burni-bideari jarritaco zortzicoa”, añadiéndole una estrofa introductoria en su *Colección de Aires Vascongados para canto y piano*. Almacén de Música, San Sebastián, 1900.

²⁸ Castells, Luis (2009), pp. 215-226 y Rubio Pobes (2003), pp. 200-202

²⁹ *Euskal Erria* 32, 1898, pp. 509-510.

³⁰ *Euskal Erria* 52, 1905, pp. 89-91.

Francia, Iparraguirre había evolucionado políticamente hacia el republicanismo. Este dato y la fama que le proporcionó ser el autor del “Gernikako Arbola”, escrito poco después de haber vuelto a España, provocó que fuera encarcelado y desterrado del País Vasco en 1855 por dos años. Poco después de escribir el poema que vamos a analizar emigró a América donde residió hasta 1877. Este bagaje político se adivina en el texto. El estribillo utilizado, “Burni bidea opada/ Laster eguitea,/ Europac goza dezan/ Betico paquea” relacionaba la construcción del ferrocarril con la consecución de la paz en Europa. En efecto, el proyecto ferroviario no era un tema guipuzcoano, siquiera español, sino que afectaba al conjunto de las naciones europeas. Éstas debían unirse olvidando el pasado y los odios existentes y seguir el modelo francés, evitando cualquier conflicto bélico³¹. Este sentimiento cosmopolita y pacifista no le impidió, en la muestra más evidente del nacionalismo de todos los textos que hemos recopilado, que en el poema se recogiesen vivas a España y se deseara el engrandecimiento de “Gure (nuestra) Españari”

Todas estas composiciones se inscriben en el debate que se estaba produciendo en la sociedad vasca y, en la guipuzcoana en particular, sobre la conveniencia de impulsar de forma decidida un proceso de transformación económica y, sobre todo, cómo controlar las consecuencias sociales del mismo. La obra editada por el catedrático de Instituto Antonio Aguirrezabala *Memoria acerca del porvenir de las Provincias Vascongadas con motivo de la construcción de los caminos de hierro*³², animó a las diputaciones a abandonar sus temores y a profundizar en la senda de la modernización económica que se había iniciado en 1841. La llegada del ferrocarril, posterior a los comienzos de la industrialización, era el complemento fundamental para la misma.

Pero de las composiciones recopiladas también podemos extraer otro tipo de conclusiones políticas. Las referencias que, en tres de estas composiciones, encontramos sobre la contribución del tren a la paz, nos remiten probablemente al recuerdo que todavía existía sobre la guerra carlista, a pesar de que ésta había finalizado casi veinte años atrás, si bien en junio de 1848 se había producido, al albur de la sublevación carlista en Cataluña, una nueva intentona en Guipúzcoa que fracasó completamente. Cabe, ciertamente, otra posibilidad, que las referencias bélicas tuviesen como objeto los constantes escarceos entre las tropas españolas e irregulares marroquíes en el Norte de África y que condujeron un año más tarde, en 1859, al enfrentamiento abierto entre España y Marruecos y en el que participaron los Tercios Vascongados. Pero nos inclinamos por la primera opción. Se esperaba, asimismo, que el ferrocarril contribuyese a cerrar las heridas que habían causado las tensiones entre la capital y la provincia en la primera mitad del siglo XIX.

En este mismo sentido es remarcable la referencia que en la primera de estas composiciones se realiza a la reina Isabel II y las apelaciones religiosas de algunos de los textos. Todos estos elementos nos permiten afirmar que los impulsores del proyecto o, al menos sus altavoces públicos, concebían la construcción de la vía férrea como agente de progreso y, sobre todo, de legitimación de las autoridades tanto provinciales, como estatales, producto del sistema liberal moderado que se había construido en la década de 1840 y que, tras, el breve intermedio del Bienio Progresista, había sido instaurado nuevamente en España. No hay que olvidar, por otra parte, que las gestiones para decidir el trazado que uniría Madrid y la frontera francesa fueron laboriosas y que la proximidad y lealtad mostrada por la provincia de Guipúzcoa a la soberana pudo ser un factor importante para que finalmente la vía férrea atravesase este territorio y no el de la vecina provincia de Navarra³³.

Es de sobra conocida la apelación que se realiza al conservadurismo y tradicionalismo de la sociedad vasca. Aunque dicha acusación no siempre es correcta, hemos encontrado un nuevo

³¹ Iparraguirre obviaba o desconocía las intenciones expansionistas del emperador Napoleón III que le condujeron un año más tarde a una sangrienta guerra con Austria.

³² Aguirrezabala (1857).

³³ Imaz Arrondo (2011), p. 30.

elemento que la confirma. Treinta años después del inicio de las obras del Ferrocarril del Norte, en 1887, se inauguró en Eibar la estación del Ferrocarril que desde Bilbao avanzó poco a poco hacia la capital guipuzcoana. En esta ocasión, el himno cantado en los festejos tenía un autor muy famoso: el poeta Felipe Arrese Beitia³⁴. En la canción "Eibar-ko burdiñ-bidearen estreñako kantua" (Primer canto al camino de hierro de Eibar) repitió casi todos los tópicos utilizados en San Sebastián. Todos, viejos y jóvenes, ricos y pobres, anhelaban escuchar el silbido del tren. Dicho día permanecería imborrable en la memoria de los eibarreses, gracias a Dios. El humo de la chimenea de la locomotora era equivalente al agua que necesitaba la tierra sedienta, porque gracias al ferrocarril rebrotaría la industria eibarresa. Aunque ya se habían producido las primeras críticas contra la contaminación y el deterioro medioambiental, los portavoces vascos seguían apostando por el desarrollismo.

Los constructores del ferrocarril

El levantamiento del tendido ferroviario en territorio guipuzcoano comenzó en los últimos años de la década de 1850. La construcción alivió la situación de crisis que vivían muchos guipuzcoanos, hasta el punto que la propia diputación apremió a que se iniciasen los trabajos a gran escala para evitar que parte de los parados emigrasen a las obras de los caminos de Castilla³⁵. El primer tramo en construirse se inició el 22 de junio de 1858 y unía la capital con la población de Beasain. La mayor parte del tendido se inauguró entre septiembre de 1863 y julio de 1864 por una compañía controlada básicamente por capital francés. El sistema de trabajo utilizado era el de subcontratas y de ellas se responsabilizaron tanto agentes locales, como, sobre todo, personas procedentes de Francia³⁶. Guipúzcoa se trata de una provincia especialmente montuosa en la que túneles y viaductos ocupan buena parte del recorrido. Esta circunstancia obligó a los ejecutores de la obra a recurrir a la casa francesa Ernest Gouin et Cie para realizar el tramo entre la muga navarra y Beasain y ésta incrementó el número de trabajadores de dicha nacionalidad y de piamonteses para poder realizar buena parte de los trabajos. Por estas razones, llegó a esta provincia una cantidad indeterminada de personal foráneo que, según algunas fuentes, superó el centenar de personas y según otras alcanzó el millar, incluyendo en algunos casos a las familias y permanecieron en la misma mientras duraron las obras del ferrocarril³⁷. Además de conocimiento técnico, dichas personas trajeron nuevas costumbres y gustos culturales. Mientras algunas de estas prácticas fueron rechazadas por parte de la sociedad vasca, otras fueron asimiladas con intensidad, vasquizándolas rápidamente. La introducción del acordeón diatónico, la trikitixa, fue una de ellas.

Esta doble realidad, subcontratas y presencia de extranjeros, no pasó inadvertida para Juan Francisco Petrirena, *Xenpelar* (1835-1869), un joven encargado de Rentería que dedicó al menos dos composiciones a glosarla³⁸: "Frantsesaren ideiak" y "Burni-bideak egitera etorri ziran frantzesari jarritako bertsoak". Esta última está datada en el año 1859. Conviene subrayar que el conjunto de la obra de este bertsolari está trufada de referencias religiosas y muestra una fuerte dosis de integrista moral.

Los obreros galos no gozaron de las simpatías de *Xenpelar* y las 25 estrofas son un compendio de críticas y acusaciones de todo tipo, típicas de la reacción xenófoba que se suele producir en la mayor parte de los países donde llega una masa importante de trabajadores alógenos. La primera denuncia es el excesivo número de extranjeros. De hecho, el bertsolari sugería que Francia había

³⁴ *Euskal Erria*, 17, 1887, p. 389.

³⁵ Muñoz Echabeguren (2004), p. 183.

³⁶ Aramburu Ugartemendia & Intza (2008).

³⁷ Muñoz Echabeguren (2004), p. 283.

³⁸ "las ideas del francés" y "Versos elaborados al francés que vino a construir la vía férrea". Zavala (1993), pp. 150-153 y 157-160.

perdido toda su población como consecuencia de la batalla de Solferino en la guerra contra Austria (junio de 1859) y la emigración a España. La segunda, haberse apropiado de la mayor parte de los empleos de responsabilidad de la construcción ferroviaria, listeros y sobrestantes, descargando toda la actividad manual en los peones locales. De este modo se creó un agravio comparativo entre los sueldos de unos y otros trabajadores. La tercera acusación hacía referencia al cambio de tipología de los extranjeros presentes en España. Anteriormente se trataba de afiladores y caldereros varones, ahora procedían de todos los grupos sociales, de ambos sexos, y aunque no faltaban las personas honradas, la calidad moral de la mayor parte de los mismos dejaba mucho que desear.

Los defectos de los trabajadores franceses, según *Xenpelar*, se extendían desde el abuso en la bebida, hasta la falta de asistencia a los oficios religiosos, pasando por su escasa laboriosidad, la forma de relacionarse con las mujeres, la indumentaria o la estética facial. La llegada de los trabajadores franceses y su afición al vino y a la carne fresca había provocado el aumento de los precios de dichos alimentos, en perjuicio de la población local y para beneficio de carniceros y taberneros. Estos últimos se beneficiaban del gusto por el café de los trabajadores del ferrocarril. Pero incluso dichos obreros tenían dificultades para adecuar gastos e ingresos y, frecuentemente, a la espera de una paga que se les abonaba quincenalmente, tenían que recurrir a hierbas y cardos para alimentarse. Las cantineras responsables de alimentar a los trabajadores tenían que fiarles hasta el día del cobro. Cuando un francés llegaba al tajo, su actividad principal era controlar al resto de los trabajadores y mantener su pipa encendida, pero no se distinguía por la utilización de las herramientas. *Xenpelar* realiza, además, una afirmación un tanto críptica, ya que señala la existencia de una sociedad, de la que Barrabas sería el tesorero y Judas el alcalde y no sabemos muy bien a qué se refiere. Tres son las hipótesis que se nos abren, la sociedad sería la responsable de realizar la subcontrata de las obras; podría ser algún tipo de sociedad de resistencia, pero creemos que hay que descartar dicha opción, en la medida en que buena parte de los extranjeros actúan más como capataces que como meros obreros. La tercera posibilidad está relacionada con la segunda parte de esa estrofa, en la que se hace referencia a la presencia de mujeres de dudoso prestigio.

La existencia de un contingente de población masculina aislado era sinónimo de problemas con el sexo femenino. *Xenpelar* da a entender que existía una red de prostitución y además muchos de los trabajadores extranjeros entablaban relaciones con jóvenes doncellas locales, pese a las dificultades idiomáticas, a las que deshonraban y abandonaban, convirtiéndolas en una época en la que no existía el divorcio o se señalaba inquisitorialmente a las personas que no seguían las pautas establecidas, en verdaderas viudas, sin que, en muchos casos, hubiesen llegado siquiera a casarse. Es difícil valorar hasta qué punto estas acusaciones respondían a situaciones reales o se exageraba la magnitud de los incidentes. Son conocidos los problemas producidos en Cegama. Dicha localidad se encontraba en el tramo orográfico más complicado del trazado del ferrocarril y fue necesario la colaboración de numerosos trabajadores, algunos de los cuales procedían del Piamonte por su experiencia en la excavación de túneles. Una numerosa población flotante se arracimó en casas y barracones y fueron constantes las quejas por peleas, navajazos y presencia de prostitutas. La Guardia Civil llegó a la localidad cuando prácticamente las obras ya habían concluido³⁹. En San Sebastián el gobernador civil vinculó, en octubre de 1863, el aumento de daños que se producían en cafés y otros puntos a las primeras horas de la noche a la presencia «de extraños y forasteros que se van agregando en esta ciudad, con motivo de las obras del ferrocarril y otras, sin que se sepa de modo convincente el origen, ocupación y circunstancias de las personas»⁴⁰.

Hemos señalado las denuncias concretas que realiza *Xenpelar*, pero no faltan referencias más generales en las que se contraponen las nacionalidades francesa y española. La forma de vestir, aunque no era criticada, sí llamó la atención del bertsolari, ya que en ambas composiciones hizo

³⁹ Mora (2007).

⁴⁰ Muñoz Echabeguren (2004): p. 215.

referencia al uso de levitas, casacas y corbatas de vivos colores, a los sombreros y especialmente a los relojes. Este último instrumento no debía ser nada habitual entre la población vasca. Los franceses hablaban un lenguaje ininteligible, el peor del mundo, imposible de aprender, pero al mismo tiempo, consideraban a todos los españoles como tontos, y el bertsolari de Rentería presagiaba una nueva francesada para poder expulsarlos del reino de España en un futuro. Varias personas habían criticado, al parecer, a un vecino, por rescatar a un obrero francés que había caído, borracho, en un pozo. La ausencia de los extranjeros en las misas dominicales sirvió para compararlos a los judíos, probablemente el único colectivo no católico que conocía Xenpelar, lo que reforzaba la lejanía entre unos y otros. La llegada de los trabajadores franceses y piamonteses reforzó el sentimiento español de la población local⁴¹ y se convirtió, por tanto, en uno de los elementos que ha permitido a Rafael Ruzafa definir al ferrocarril como instrumento nacionalizador, tanto en el caso de las élites político-económicas, como en el caso de la población rural que acogió con recelos a los extranjeros⁴².

Las críticas xenófobas no se limitaron a la utilización de trabajadores extranjeros. En una fecha indeterminada, pero próxima a 1889, el bertsolari *Txirrita*, que se encontraba trabajando en la construcción del ramal de los futuros Ferrocarriles Vascongados que unió Málzaga (Eibar) y Vergara, también dedicó unos bertsos a los canteros gallegos que le acompañaban en la misma obra. La composición seguía un estilo muy semejante al utilizado por Xenpelar treinta años antes, utilizando incluso casi literalmente alguna de las expresiones del bardo renteriano. Subrayó el uso de los zuecos como calzado y dudó tanto de la laboriosidad de los gallegos, como de su capacidad para aprender euskera y advertía a las mujeres de Placencia que cerrasen las puertas cuando se aproximasen, ya que había que tener poca confianza con ellos⁴³.

No eran los trabajadores alógenos los únicos objetos de los reproches de los bertsolaris. La colección documental del príncipe y filólogo Louis Lucien Bonaparte y la Biblioteca Nacional de Francia conservan sendas copias de una composición cuyo objetivo era ridiculizar a uno de los contratistas que habían trabajado en la construcción del tendido ferroviario. La copia parisina, «kantatutzera nua ejemplo bat ona...» está recogida en 1869, por lo que no debió ser muy anterior a dicha fecha⁴⁴. No sabemos hasta qué punto la historia narrada en la misma es paradigmática, pero fuera de los excesos del caso concreto, puede que sea extrapolable en lo que se refiere a las oportunidades que se abrieron a algunos de los empleados en los trabajos constructivos: canteros y propietarios de yuntas de bueyes en especial. El protagonista de estos versos había sido pastor, pero había aprendido el oficio de cantero y se había convertido en el capataz de una cuadrilla de operarios volantes que trabajaron tanto en la construcción de la línea férrea de Irún a San Sebastián, como en otras obras en Zarauz y en la del trayecto que desde la ciudad fronteriza se dirigía a la población navarra de Bera⁴⁵. El nuevo empresario, ataviado a la moda francesa, con bastón y reloj, había recibido la subcontrata de varios tajos del trazado ferroviario, pero no pagó el jornal a sus trabajadores. Parte del dinero lo empleó en la construcción de una casa que tuvo que entregar a sus deudores y el resto en cafés, billares y bebidas. Las consecuencias habían sido pésimas: a pesar de que hacía sólo tres años que se había casado, la mujer tuvo que emplearse como ama de cría y sus propios hijos quedaron a cargo de sus ancianos padres. El contratista, tras permanecer semioculto, terminó por marcharse a Francia.

⁴¹ Conviene subrayar que los versos de Xenpelar conocieron diferentes versiones y que una de las recogidas por el padre Zavala procede del norte del Bidasoa, del País Vasco Continental, donde sustituyeron el término francés por el de gascón. Esto es, los acomodaron a sus propios prejuicios. Zavala (1993) p. 155.

⁴² Ruzafa, (2010), pp. 379-395.

⁴³ Zavala (1992): pp. 144-145. El padre Zavala, aunque ha incluido la composición en la obra sobre *Txirrita*, duda que sea suya, debido al tipo de rima utilizada.

⁴⁴ Zavala (1979), pp. 94-100.

⁴⁵ Berodia (1983), pp. 409-420.

Pese a las críticas al empleo de franceses y a los excesos de los contratistas, la construcción del tendido debió mejorar los ingresos de los trabajadores vascos, que constituían al fin y al cabo la mayoría de los empleados en las obras; y la finalización de las obras, que coincidió con un periodo de malas cosechas por razones climáticas, provocó una grave crisis económica en la segunda mitad de la década de 1860. *Xenpelar* dedicó una tercera composición a dicha coyuntura, “Bertso berriak Senpelarrek jarriak”⁴⁶. Estos versos, escritos en 1867, contraponen los años de la construcción del ferrocarril, caracterizados por los salarios elevados, el gasto incontrolado y la caída en los vicios, bebida y juego principalmente y la miseria del momento. Ésta se caracterizaría por la bajada brutal de los salarios, de 20 a 8 señala *Xenpelar*; el hambre, las deudas y el paro volvieron a ser acompañantes habituales de los jornaleros guipuzcoanos.

Hemos señalado en la introducción el eco que los trabajos de los bertsolaris tenían en el seno de la población vasca y tenemos un elemento que lo corrobora. Aunque carecemos de pruebas que lo puedan certificar de forma absoluta, en la década de 1860 se publicaron dos series de versos que tenían como objeto responder a las críticas lanzadas por *Xenpelar*, si bien se cuidaron también muy mucho de citar su nombre en los mismos y de añadir el de su autor, por lo que desconocemos quien los compuso. El padre Zavala, no obstante, no duda de que su compositor o compositores fuera o fuesen bertsolaris natos y de calidad. Hay que tener en cuenta que era frecuente que una persona encargase a un bertsolari la confección de una composición que luego aquel se encargaría de utilizar, bien para dejar testimonio por escrito de un acontecimiento, bien para denigrar a un tercero. El primer texto vio la luz en la imprenta de Pedro Gurruchaga de Tolosa, nada menos que con autorización del fiscal del juzgado de primera instancia de la localidad, Benito de Gorostegui. “Bapore orren kasoak esplikatuaz” (Explicando los casos del vapor) se editó en el otoño de 1863, cuando hacía prácticamente un mes que los primeros convoyes habían comenzado a circular entre Beasain y San Sebastián. No era tal vez una casualidad que dicha zona fuese la que mayores problemas había sufrido por las protestas populares contra el modo en que se había erigido la línea férrea. Dos eran los ejes tratados en la hoja: las ventajas que suponía para el transporte y el beneficio que habían obtenido los que trabajaron en su construcción. Empecemos por este último punto. Los operarios (aquí también se insiste en que cobraban quincenalmente), los taberneros, los hospederos y los comerciantes, todos aquellos que tenían algo para vender, habían visto mejorada su situación y aquellos que habían ahorrado podían mirar al futuro con optimismo. Sólo aquellos que, confundidos por el alcohol, habían perdido su sueldo en el juego habían caído en una situación de insolvencia. En lo que respecta al transporte, aunque sólo hacía un mes que se había abierto la vía, el éxito había sido rotundo, los vagones acarreaban grandes cargas y numerosos pasajeros habían recurrido al nuevo vehículo para trasladarse de una población a otra. Los precios eran baratos y era el medio de transporte más racional. El ferrocarril era un asunto milagroso y su inventor una persona de mucho talento. Frente a *Xenpelar*, estos bertsos concluían con una felicitación a la unión de franceses y españoles que había posibilitado la construcción de las vías férreas. La estrofa número 8 resume sus ventajas

Bapore ori aidoso,
 naiz karga asko eraso,
 oiduka dabil garboso;
 eztadukagu egin bearra
 oñez len aña pauso:
 an sartuta jua eroso,
 orain gaude portunoso,
 kontentu gerade oso.

La segunda composición “Bertso berriyak jarri biatut burnizko bide onenak...” (Voy a componer unos versos nuevos sobre este camino de hierro) no tiene fecha, pero suponemos que fueron escritos

⁴⁶ “Versos nuevos elaborados por *Xenpelar*”. Zavala (1993), pp. 163-167.

en esa misma época por alguna de las referencias que contiene: el ferrocarril ya estaba en marcha y el autor ensalzaba la figura de la reina Isabel II. Teniendo en cuenta que la soberana española abandonó la península en septiembre de 1868, la hoja tuvo que ser impresa necesariamente entre 1863 y 1868. Si en el primer caso el autor procedía seguramente de la zona alta de la provincia, del Goyerri, dada la variedad dialectal que utiliza en el texto, en este segundo impreso parte del euskera utilizado corresponde a la zona más próxima a San Sebastián. Como en la hoja de 1863 la actitud ante el ferrocarril era netamente favorable. Es más, su objetivo era explicar al pueblo qué suponía la línea férrea y las oportunidades que suponía la llegada del vapor. Este afán didáctico también se produjo en muchas obras literarias publicadas esos años en España⁴⁷.

El primer elemento positivo era que había proporcionado la oportunidad de trabajar a muchas personas, por lo que éstas debían de estar muy agradecidas a la reina Isabel II y a sus ministros, responsables de que se hubiese aprobado la construcción de la vía férrea. También coincidía con el autor anterior en la alabanza hacia los trabajadores franceses que habían participado en la construcción, ya que al ser un nuevo tipo de actividad, la experiencia de aquellos había facilitado el eficaz desarrollo de las obras. También era sorprendente la maquinaria y las técnicas que aquellos habían utilizado. En lugar de criticar la labor de los operarios galos, lo que tenían que hacer los trabajadores vascos era aprender bien un oficio que tenía porvenir.

Las ventajas del ferrocarril

A partir de este punto, el poema se orientaba a elogiar las múltiples ventajas que había supuesto la implementación del ferrocarril. La primera de ellas era que, a pesar de que mantenía las diferencias de clase, porque había billetes de diferentes categorías, pobres y ricos viajaban en el mismo convoy. De esta forma cualquier desaliñado podía darse aires de caballero y reírse de los que iban a pie. Todos ellos, eso sí, tenían que abonar el billete, aunque el coste de hacer el viaje andando era el doble. El convoy ferroviario permitía llevar grandes cargas y a numerosos viajeros, sin que la máquina manifestase cansancio alguno. La línea férrea había desterrado los viejos tiempos, según narraba una estrofa muy semejante a la del último bertso que hemos reproducido en el apartado anterior

Juan zaizkigu neke gogorak,
bizi biagu eroso,
inposible da gu izatia
lenago bezin penoso;
erri batetik bestera ere
baperez guaz airoso,
alimentuba ere merkatu
egingo zaigu akaso.

Incluso el precio de los alimentos descendería y todo el mundo vería, cómo gracias, al tren, llegarían días en los que no sería necesario trabajar.

No fueron éstas las únicas estrofas que glosaban los adelantos que acompañaron al ferrocarril. Probablemente los bertsos más conocidos sobre el ferrocarril son los compuestos por *Txirrita*, ya anciano, bajo el epígrafe “Norteko tren-bideari aste ontan Txirritak jarriyak” (Versos compuestos por *Txirrita* al ferrocarril del Norte esta semana) y publicados en la revista *Bertsolariya* en noviembre de 1931⁴⁸, pero que sintetizan tres momentos de la historia del transporte ferroviario. Las

⁴⁷ Ponce (1996).

⁴⁸ “Al Ferrocarril del Norte, elaborados esta semana por *Txirrita*”. Zavala (1992), pp. 468-469. Uno de los versos ha dado nombre a un programa de la Radio Pública Vasca dedicado a la ciencia y a la tecnología, “Norteko Ferrokarrila”. Un análisis estilístico de esta composición en Garzia (1997).

primeras estrofas están dedicadas a los boyeros, una importante rama de los servicios y cuya principal actividad era el acarreo del vino navarro hacia las provincias costeras. La llegada del tren supuso el final de su actividad para muchos de ellos. Lo más relevante de las referencias de *Txirrita* es que no observan ninguna nostalgia por los tiempos pasados, tal vez, porque el autor no los vivió, ni tampoco buena parte de su público, para el cual el ferrocarril formaba parte de su paisaje cotidiano. La máquina de vapor supuso un adelanto indiscutible, el tren que salía de Irún por la mañana llegaba a Madrid al anochecer. Pero los mayores adelantos se habían introducido gracias a la implantación de la energía eléctrica. La irrupción de las vías dobles, el aumento de la velocidad, la comodidad de los nuevos vagones, la introducción de los escusados, el continuo transitar de trenes día y noche, todo convertía al ferrocarril en el mejor modo de viajar. El bertsolari se lamentaba de su poco saber y se maravillaba del cambio tecnológico: si el vapor necesitaba agua caliente para funcionar, las locomotoras eléctricas funcionaban con agua fría. *Txirrita* introdujo además su ironía e ingenio característicos; había sido el agua, cansada de ser calentada constantemente, la que había solicitado al ingeniero que buscara una nueva forma de utilizar su energía.

Otro bertsolari, en este caso plenamente urbano, el concejal republicano de San Sebastián Victoriano Iraola (1841-1919) también recurrió a las ventajas que aportaba el ferrocarril en una de sus composiciones. Dos conocidos se encontraron en la estación de la capital guipuzcoana para dirigirse cada uno en dirección opuesta a realizar sus quehaceres, uno hacia Oyarzun, el otro a Villabona, para volver ese mismo día. Sin la existencia del ferrocarril no hubiesen coincidido, porque las carreteras seguían trazados muy alejados y no hubiesen podido regresar con tanta rapidez⁴⁹. Un compañero de Iraola, el tolosarra, aunque afincado en San Sebastián, Ramón Artola (1831-1906) publicó varias composiciones en las que el ferrocarril y las nuevas tecnologías del momento tenían un papel destacado. En un texto publicado poco después de su muerte, y en el que se realiza una descripción del mundo de comienzos de siglo, presentado como una imagen onírica, Europa se nos muestra como una gran vía férrea, una numerosa flota, una extensa red eléctrica y un mar de fábricas y chimeneas, semiocultas por un humo dorado que cubría todo el cielo⁵⁰. Artola, como Arrese-Beitia, no tenía ningún problema para apreciar el progreso del desarrollismo a ultranza. También el bertsolari *Mendaro Txirristaka* valoró las ventajas del ferrocarril, al contraponerlo a la mentalidad de su progenitor. Este último utilizaba como referencia una expresión que señalaba que en el mundo de antaño todas las personas, fuese cual fuese su categoría social, tenían que andar (“guziak oinez ibili biar/bizi modu antziñakua”). Aunque la frase quería expresar la igualdad intrínseca entre todos los seres humanos, también hacía referencia de alguna manera a lo penoso de la vida humana. Afortunadamente la construcción del ferrocarril de Irún a Alsasua había convertido en anticuada dicha expresión⁵¹.

La experiencia del viaje

El viaje largo en el tren estaba estrechamente vinculado en muchos casos con el servicio militar obligatorio. Los bertsos sobre esta cuestión son un clásico y muchos jóvenes recurrían a este tipo de composición para informar a sus familiares de su estado, lejos de sus familias. El ferrocarril era el medio más habitual para llegar hasta el cuartel y el recorrido era una mezcla de sensaciones tristes y cánticos más o menos desenfadados. Las estrofas también hacían referencias a las escasas atenciones que recibían en el trayecto y cómo los reclutas mendigaban agua o comida por las estaciones por las que pasaban. En el caso de los reservistas o quintos que tenían que servir en Andalucía el viaje podía durar hasta cuatro días, a los que había que sumar otra quincena larga en

⁴⁹ *Euskal Erria* 45, 1901- 159-160.

⁵⁰ Artola (2003), p. 295.

⁵¹ Zavala (1974), pp. 29-33.

barco para aquellos cuyo destino era el Caribe⁵². La aportación del ferrocarril y, en general, de los medios de transporte modernos a la Primera Guerra Mundial, aunque estrictamente no era una novedad (ya se había producido en la Guerra Civil norteamericana y en la Guerra Franco-Prusiana) no dejó de ser subrayada por Juan José Sarasola *Lexo* (1867-1957) quien, además de deplorar el baño de sangre que estaba produciendo el conflicto europeo, señaló que era el tren el vehículo que, en ambos bandos, conducía las tropas a la carnicería.

Los emigrantes vascos también recurrieron el ferrocarril para abandonar la patria o regresar a la misma, tanto los que residían en diversas regiones españolas, como más allá del océano. Muchos vapores tenían como punto de partida o de atraque los puertos de Cádiz, A Coruña o Burdeos, y sus pasajeros cubrían los kilómetros del trayecto terrestre en tren. En el caso de los guipuzcoanos que volvían, la llegada a la estación de Alsasua, en la muga con Navarra, era la señal de que el largo viaje estaba a punto de concluir, el “paraíso” estaba próximo. Así lo señaló el conocido bertsolari Pedro María Otaño, al entregar unos versos a los hermanos Lucio y Eugenio Cortajarena en el puerto de Buenos Aires para que los cantasen cuando llegasen a Guipúzcoa⁵³.

También los inmigrantes recurrieron el tren en su viaje al País Vasco. “Trenak ekarritakoak” (los que trajo el tren) es la expresión que aún hoy en día se utiliza en muchas localidades para referirse a los emigrantes castellano-parlantes⁵⁴. Una vez generalizado el derecho a las vacaciones, ya en la época franquista, muchos de aquellos recurrieron al ferrocarril para volver a sus localidades de origen y su vuelta, en plena postguerra y años de hambre, era motivo de espectáculo y de interés por parte de los que se habían quedado, en la esperanza de que pudiesen recibir alguna parte de las viandas que trajesen los viajeros⁵⁵. El tren era asimismo el medio de transporte utilizado por los veraneantes para acudir a las localidades costeras vascas. Cuando aquellos abarrotaban los vagones para regresar a sus residencias habituales era señal de que había llegado el otoño⁵⁶.

El ferrocarril también era utilizado en un ámbito más limitado. Trenes y tranvías eran utilizados tanto por los residentes en San Sebastián para acudir a los pueblos circundantes, como por los habitantes de estos últimos para trasladarse a la capital. El motivo podía ser muy variado, desde el laboral, hasta la diversión. Ramón Artola subrayó en 1893 las ventajas del ferrocarril para acudir desde San Sebastián a las corridas de toros de Tolosa⁵⁷. Su hijo, el también bertsolari Pepe Artola narró en uno de sus trabajos la excursión que realizaron a Rentería con motivo de la festividad de Nuestra Señora de la Asunción (15 de agosto de 1889)⁵⁸. El grupo de amigos, tras pasar el día en la villa galletera, perdió el tren en la estación del Norte y tuvo que volver en un coche de caballos, aunque alguno hubo, inspirado tal vez por la fuerza del alcohol, que estaba dispuesto a volver andando hasta la capital, como lo hicieron probablemente antaño sus propios progenitores. La asistencia a romerías o a competiciones de deporte rural originaba también importantes movimientos de población, muchos de los cuales recurrían al tren para desplazarse hasta las proximidades del lugar de la celebración.

Las peregrinaciones guipuzcoanas también se vieron facilitadas por la construcción del ferrocarril del Norte. En el caso del santuario de Aranzazu, por ejemplo, las poblaciones de la cuenca del río Oria tomaban el tren hasta el apeadero de Bríncola, para atravesar, a continuación, la sierra de

⁵² Zavala (1983a), pp. 23-27, 29 y 55-57.

⁵³ Otaño (1994), pp. 253.

⁵⁴ En el caso navarro, Pedro de Madrazo incluyó (en 1886) la aparición del ferrocarril y la apertura de los balnearios entre las causas más decisivas de la desaparición de la lengua vasca en la zona media de Navarra, aunque no la vinculó con la emigración. Martinena Ruiz (1976), p. 9.

⁵⁵ Olea (2002), p. 69.

⁵⁶ Zavala (1979) y Eizmendi (1992), p. 148.

⁵⁷ Artola (2003), p. 203

⁵⁸ Artola (2006), pp. 154-155.

Aloña y descender hasta el monasterio franciscano. Las correspondientes al valle del Deba podían recurrir al Anglo-Vasco y al ramal que llegaba hasta Oñate. Pero, también, las peregrinaciones a media distancia se vieron favorecidas por el ferrocarril. *Lexo* resumía en una serie de versos la peregrinación que acudió en 1909 al Santuario de Lourdes, en el sur de Francia. El tren había partido desde San Sebastián a las 4,45 horas de la madrugada y llegó al centro mariano a las 15,30 horas⁵⁹. Estos datos ponen de manifiesto que la modernidad que suponía la irrupción del ferrocarril no implicaba, necesariamente, un debilitamiento de las creencias religiosas; al contrario, facilitaba el recurso a algunas prácticas que hasta entonces sólo habían estado limitadas a las clases piadosas más altas.

La densa red de ferrocarriles que atravesaba la geografía vasca no impidió que algunas zonas rurales o costeras permaneciesen desconectadas de la misma. No faltan referencias, en los primeros momentos del ferrocarril, a la incapacidad de muchas personas para comprender el mecanismo que permitía mover el convoy y sus intentos para encontrar los animales que tiraban del mismo⁶⁰. El viaje en tren era, asimismo, una experiencia desconocida para muchas personas. El sacerdote Pedro Miguel Urruzuno publicó, en 1917, un relato breve, en la que un anciano de 86 años de la zona de Lastur (Deva) solicitaba la ayuda de su nieto para poder contemplar un tren y viajar en el mismo por primera vez en su vida⁶¹. En dicha narración y en otras referencias hemos apreciado la presencia de un factor que normalmente se ha minusvalorado, el coste del billete y la necesidad, obvia, de pagarlo en metálico. El abaratamiento del transporte que supuso la construcción de las vías férreas no implicó que los billetes fuesen necesariamente asequibles a todos los bolsillos, especialmente en un ámbito rural, donde buena parte de la economía estaba todavía débilmente monetarizada. *Pello Errota*, el bertsolari molinero ya citado, tuvo que pedir prestado para viajar en tren desde su localidad natal, Asteasu, hasta Deva y probablemente realizó una parte del viaje andando, atravesando el puerto de Andazarrate hasta Orio para ahorrarse parte del coste del trayecto⁶². Un pelotari muy conocido Mariano Juaristi, *Atano* III (1904-2001) opinaba, al menos en sus primeros años como profesional, que el tren era demasiado caro y acudía a muchos partidos andando⁶³. El bertsolari de Alsasua, José Iriarte, *Ttoto* (1864-1929) pudo emigrar a la Argentina gracias a que un amigo suyo le pagó el viaje del tren hasta Burdeos, donde embarcó. Sus gastos de manutención fueron sufragados mediante el recurso a la guitarra que le acompañaba⁶⁴.

También el bertsolari Manuel Uztapide (1909-1983) recordó en sus memorias el primer viaje que realizó en tren, en 1922, junto a su padre y uno de sus hermanos. Los tres permanecieron en silencio durante los primeros 20 kilómetros, entre Arrona y Elgoibar, observándose mutuamente. El motivo del viaje era aprender castellano, para lo cual ambos hermanos trabajaron como braceros en la localidad alavesa de Zurbano⁶⁵.

El tren que conducía a Uztapide se averió cuando ascendía las rampas de Salinas de Léniz y dicha experiencia debió ser muy común a muchos viajeros, ya que son constantes las referencias a averías y accidentes en bertsos y relatos. El mismo bertsolari cuenta cómo, diez años más tarde, el dueño del caserío donde estaba empleado, sufrió un accidente en los Ferrocarriles Vascongados al volver de la romería del santuario de Urquiola en Vizcaya (p. 81). También *Pello Errota* sufrió un descarrilamiento el año 1897, con ocasión de una peregrinación, pero, gracias a la mediación de la Virgen ninguno de los viajeros sufrió daño alguno. La Compañía del Norte devolvió el dinero del

⁵⁹ Zavala (1968), pp. 95-101.

⁶⁰ Aiesta, (1997), p. 183.

⁶¹ Urruzuno (1961), pp. 109-110.

⁶² Zavala (1965), p. 55.

⁶³ Eizmendi (1992), p. 23.

⁶⁴ Kima Euskara Taldea, (2006), p. 61.

⁶⁵ Olaizola Urbieta (2001), p. 55.

billete a los pasajeros que lo utilizaron como limosna para la Purísima⁶⁶. Aunque se produjeron algunos accidentes muy graves, la escasa velocidad que desarrollaban las máquinas de algunas líneas impedía que éstos tuviesen generalmente consecuencias fatales. El sacerdote vizcaíno Pablo Zamarripa recogió lo sucedido a una vendedora de Asua que caminaba por la vía del ferrocarril de Luchana a Munguía a pesar de estar terminantemente prohibido utilizar dicho recorrido, haciendo además caso omiso a la sirena de alarma del convoy. La buena señora fue recogida por la defensa que protegía a la locomotora sin sufrir daño alguno. El maquinista, que no paró hasta que llegó hasta la estación, tuvo que protegerse de la furia de la anciana panadera⁶⁷. Las críticas a la falibilidad del tren disminuyeron con la generalización de otros medios de transporte y la proliferación de otro tipo de percances. Así, ante la noticia de un accidente aéreo, el bertsolari *Basarri* proponía utilizar las piernas como principal modo de locomoción y, en caso de un viaje largo, recurrir al tren, a pesar de su balanceo⁶⁸.

Una última muestra de la normalización en el uso del ferrocarril son las referencias en versos y relatos a sueños donde aparece un tren. El bertsolari José Zapirain (1873-1957) publicó una composición, “Lenguan ikusi det”, en la que narraba un sueño, un diálogo que había mantenido con su mujer ya fallecida, en la que ésta llegaba a una estación en un tren, vestida de blanco y flanqueada por sendos ángeles, camino del cielo. Se trata de una representación muy habitual y nada negativa, porque la presencia de los ángeles suele interpretarse generalmente como un signo positivo, ya que su misión es proteger al que tiene la ensoñación y contribuyen a tranquilizar su conciencia y su ánimo; como así sucedió en el caso de Zapirain, según reconocía su propio hijo⁶⁹.

Uztapide, como otros bertsolaris de su generación que llegaron a su madurez inmediatamente después de la guerra civil de 1936, utilizó habitualmente el tren como medio de transporte, tanto para acudir a los numerosos actos a los que era requerido como bertsolari, como por motivos laborales. Así, en 1932, el ferrocarril del Urola fue el recurso utilizado para transportar al matadero de Azcoitia el ternero que habían criado en el caserío donde se empleaba como morroi o criado (p. 82). Ya en la postguerra, una invitación a cantar en los confines de la provincia, en Aramayona, por ejemplo, suponía toda una operación de logística para el bertsolari que vivía en Oyarzun: tras levantarse a las cuatro de la mañana tenía que coger *El Topo* (el ferrocarril de la Frontera) en Rentería a las 5,30 de la madrugada hasta San Sebastián. Una hora más tarde, partía de la estación de la calle Easo el convoy de los Ferrocarriles Vascongados hasta Málzaga. En esta estación había que realizar un transbordo y recurrir al Vasco-Navarro hasta Mondragón. Una vez en la villa cerrajera, un autobús, una motocicleta o un automóvil facilitaba la conclusión de la primera parte del viaje. Una vez realizada la actuación y dar cuenta de una buena comida, había que realizar el trayecto inverso (p. 285). La espera en las estaciones podía ser además la ocasión para que los bertsolaris amenizasen la permanencia en las mismas con sus improvisaciones o incluso aprovecharan sus habilidades lingüísticas para entablar conversación con alguna dama que estuviese presente.

Conclusión

Los ejes de dichas poesías son diferentes, pero coinciden en una visión nada nostálgica de los tiempos anteriores a la aparición de la red ferroviaria y en una valoración extremadamente positiva de las ventajas que supuso la irrupción del tren. Pero, al mismo tiempo, nos permiten aproximarnos al conocimiento de la sociedad y de la política vasca, en especial de la guipuzcoana. El inicio de las

⁶⁶ Zavala (1963), pp. 102-103.

⁶⁷ Zamarripa (1930), pp. 98-99.

⁶⁸ Eizmendi (1992), p. 156.

⁶⁹ La situación era más complicada, porque el propio José Zapirain había sido atropellado por un tren en la época de la Guerra Civil. Zavala (1975), pp. 214-215 y 278.

obras en 1858, en particular, nos anuncia las altas esperanzas que se depositaban en el nuevo medio de transporte. Los bertsolaris también nos proporcionan datos sobre el proceso de construcción de las vías férreas, su opinión sobre la presencia de trabajadores extranjeros y, en general, sobre el modo en el que se aproximaban al tren y algunas de las formas en las que lo utilizaron.

Al mismo tiempo que los bertsolaris sustituían los vagones de madera por la motocicleta y el automóvil, fueron desapareciendo las distintas compañías ferroviarias de vía estrecha. El último improvisador de la vieja escuela, Pablo Zubiarrain, *Ernani Txikia* (1912-2002) cantó la muerte del Ferrocarril del Urola (1986) y con él, la de un mundo que se acababa, el de la red ferroviaria que comunicaba los pequeños pueblos con los ejes centrales del transporte de viajeros⁷⁰. Zubiarrain reivindicaba el valor del ferrocarril, que él mismo había utilizado con frecuencia para cantar en Guipúzcoa y en el norte de Navarra y que había rendido un buen servicio para el movimiento de personas y bienes, incluso para el contrabando y la emigración clandestina de ciudadanos portugueses a Francia, ya que éstos se aproximaban a la frontera en el tren del Bidasoa. También lo hacía suyo, al referirse al mismo como “gure trenbideak”, (nuestros ferrocarriles). Su desaparición era el resultado de una expoliación que se hacía a las clases populares. Su mirada, no obstante, no era nada nostálgica. El anciano bertsolari vinculaba, de alguna manera, el final de dichas vías férreas con su propia vejez y con la falta de perspectivas para la juventud. La desaparición de los pequeños trenes perjudicaba a sus trabajadores, que terminarían en el paro en pleno periodo de reconversión industrial y era una muestra de los cambios económicos que se estaban produciendo. El ferrocarril que había acompañado la creación del mundo industrial parecía que iba a acabar al mismo tiempo que desaparecía buena parte de la industria vasca.

Bibliografía

AGUIRREZABALA, Antonio (1857): *Memoria acerca del porvenir de las Provincias Vascongadas con motivo de la construcción de los caminos de hierro*. Imprenta y Litografía de Juan E. Delmás, Bilbao.

AIZPURU, Mikel; DELGADO, Ander & OSTOLAZA, Maitane (2010): "Pueblo, política y nación en el País Vasco (1833-1936): una aproximación a través de los bertso-paperak" en María Dolores DE LA CALLE (dir.), *Los procesos de nacionalización en la España Contemporánea*, Universidad de Salamanca, Salamanca, pp. 329-354.

ANDUAGA, Graziano (1965): *Bertso-bilduma*. Auspoa, Tolosa.

ARAMBURU UGARTEMENDIA, Pello Joxe, & INTZA, Luis Mari (2006): *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. I* EuskoTren, Bilbao.

ARAMBURU UGARTEMENDIA, Pello Joxe, & INTZA, Luis Mari (2007): *Trenbideen eragina Zumarragan*. Zumarragako Udala, Zumarraga.

ARAMBURU UGARTEMENDIA, Pello Joxe, & INTZA, Luis Mari (2008): *Norteko Trenbidearen eraikuntza, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan. II Otzaurte-Igartza*. EuskoTren, Bilbao.

ARRESE BEITIA, Felipe (1887): "Eibar-ko burdiñ- bidearen estreñako kantua", *Euskal Erria*, 17, pp. 389.

ARTOLA, Pepe (2006): *Ustez laguna detan (argitalpena eta itzaurrea: Antonio ZAVALA)*. Auspoa,

⁷⁰ Zubiarrain (1988), pp. 135-138.

Donostia.

ARTOLA, Ramón (2003): *Sagardoaren graziya II*. Auspoa, Donostia.

ARZAMENDI, Patxi (2004): *Bizkaia. Trenbideak= ferrocarriles*. Eusko Jaurlaritza, Vitoria-Gasteiz.

ASKOREN ARTEAN (2011): *Trenbidea: Pilar Aróstegui udal Artxiboko Argazkiak*. Udala, Vitoria-Gasteiz.

AYESTA, Lino (1997): *Ikusiak eta entzunak*. Auspoa, Oiartzun.

BERODIA, Ricardo (1983): "El tren del Bidasoa 25 años despues: 1956-1981", *BRSBAP*, 39-1/2, pp. 409-420.

EIZMENDI MANTEROLA, Inazio, "Basarri" (1992): *Nere bordatxotik*. Auspoa, Tolosa.

ENRÍQUEZ, José Carlos (2004): "La invención del bertsolari errante. Entre la consagración del mercado y la instrumentalización historiográfica (1789-1876)", en *Ahozko inprobisazioa munduan. Improvisación oral en el mundo*, Euskal Herriko Bertsozale Elkarte, Donostia.

FERNÁNDEZ GARAYALDE, Ramón (1858): *Himno cantado en San Sebastián en la solemne inauguración del ferrocarril del Norte, celebrada en San Sebastián el día 22 de junio de 1858*. Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, San Sebastián.

GABILONDO, Ramon (1905 (1858)): "Burni bidea. Lan-en asiera", *Euskal Erria*, 52, pp. 89-91.

GARZIA GARMENDIA, Juan (1997): *Txirritaren baratzea Norteko trenbidetik*. Alberdania, Irun.
GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel y otros (1995): *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. EHU, Bilbao.

GUERRICABEITIA, José Antonio (1982): *100 años CIA de los Ferrocarriles Vascongados, S.A.* La Editorial Vizcaína, Bilbao.

IMAZ ARRONDO, Alaitz (2011): *Gipuzkoa hankaz gora jarri zuen "burdinezko sugea": Norteko Ferrokarrila* <http://www.scribd.com/doc/59037165/Alaitz-Imaz-Norteko-Ferrokarrila>

IRAOLA, Biktoriano (1901): "Burni bidian", *Euskal-Erria*, 45, pp. 159-160.

IZAGA, José María, ZARAGOZA, Manuel, URDANGARÍN, Carmelo, (1993): *Trenbidea Debara heldu zeneko I. mendeurrena: 1893/1993*. Eusko Trenbideak, Bilbao.

KIMA EUSKARA TALDEA (2006): *Jose Iriarte Zufiaurre "totto" bertsolaria eta bere garaiko Altsasu*. Erroteta, Altsasu.

LARRINAGA, Carlos (2002): *Entre Irún y los Alduides: el ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX*. Casino de Irún, Irún.

LASARTE, Manuel (1992): *Beranduko lanak (bizitza eta bertsoak)*. Auspoa, Tolosa.

LEGORBURU, Elena (1996): *"Fabrika haundie": Beasaingo Construcciones y Auxiliar de*

Ferrocarriles en historia. Udala, Beasain.

M.E. (1858): *Inauguración de los trabajos del ferro-carril del norte en la provincia de Guipúzcoa.*
MACÍAS, Olga (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936).* UPV, Bilbao.

MARTINENA RUIZ, Juan José (1976): *Historia del tren.* Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
MARTINENA RUIZ, Juan José (1998): *Navarra y el tren.* Institución Príncipe de Viana, Pamplona.

MORA, Juan Carlos (2007): *Zegama.* Zegamako Udala, Zegama.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1993): *Plentziarako trenbidearen I. mendeurrena.* Eusko Trenbideak, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1994): *Bilbotik Lezamarako trenbidearen I. mendeurrena.* Euskotrenbideak, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, & LÓPEZ, Jose (1995): *Gipuzkoako trenak.* Gipuzkoako Foru Aldundia, Donostia.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1995): *Zarautzik Donostiarako trenbidearen I. mendeurrena.* Eusko trenbideak, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2000): *Durangotik Arrazola eta Elorrioko trena.* Arte eta Historia Museoa, Durango.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, & PÉREZ AMUCHÁSTEGUI, Pedro, PLAZA MARTÍN, Antonio (2004): *El ferrocarril del Bidasoa.* Trea, Gijón.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo, & JIMENEZ, Edorta (2005): *Zornotza eta Bermeo arteko trena.* Euskotrenbideak, Bilbao.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (2007): *Trenbidea Bilbotik Donostiara: trenbidearen 125 urte Durangon.* Euskotren, Bilbao.

OLAIZOLA URBIETA "Uztapide", Manuel (2001): *Berriz plazara I.* Sendoa, Oiartzun.

OLEA, Inozentzio (2002): *Ostiraleko kronika Segura irratian (1988-1992).* Auspoa-Sendoa, Oiartzun.

OSA, Olatz (1996): *Oñatiko trenaren inguruan.* Oñatiko Udala, Oñati.

OTAÑO, Pedro María (1994): *Bertso guziak.* Auspoa Liburutegia. Sendoa Argitaldaria, Oiartzun.
PONCE, Juan Carlos (1996): *Literatura y ferrocarril en España. Aspectos socioliterarios del ferrocarril en España.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

RÁMIREZ DE OKARIZ, Iñigo (2006): *Antzuolako trena.* Antzuolako udala, Antzuola.

RUZAFÁ, Rafael (2010): "La vertiente nacionalizadora de la construcción ferroviaria en el norte de España a mediados del siglo XIX" en M. ESTEBAN DE VEGA, & CALLE VELASCO, M^a

Dolores (dir.), *Procesos de nacionalización en la España contemporánea*, Universidad de Salamanca, Salamanca, pp. 379-395.

SALMERÓN I BOSCH, Carles, & OLAIZOLA ELORDI, Juanjo (1990): *Eusko Trenbideak: historia eta teknika*. C. Salmerón, Bilbao.

SANTESTEBAN, José Juan (1858): *Himno cantado en la solemne inauguración del ferro-carril del norte celebrada en Sn. Sebastián el día 22 de junio de 1858*.

URRUZUNO, Pedro Miguel (1961): *Euskalerritik zerura ta beste ipui batzuk*. Auspoa, Tolosa.

ZAMARRIPA, Pablo (1930): *Kili-kili: barre-ipuinak*. Gaubeka, Bermeo.

ZARATE, Mikel (1978): *Euskal literatura II*. Leopoldo Zugaza editor, Bilbo.

ZAVALA, Antonio (1963): *Pello Errotak jarritako bertsoak. Bere alabaren argibideekin*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1965): *Pello Errotaren itzala (Pello ta bere senide ta ondorengoen bertso-bilduma)*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1966): *Gaztelu bertsolaria*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1967): *Juan eta Pello Zabaleta bertsolariak*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1968): *Lexo bertsolaria*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1969): *Juan Maria Zubizarreta bertsolaria (1855-1905)*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1973): *Kaskazuri bertsolaria (Jose Joakin Urbieta Yarza 1873-1932)*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1974): *Mendaro txirristaka bertsolaria*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1975): *Zapirain anaiak. Juan Krutz (1867-1934) Joxe (1873-1957)*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1978): *Patxi Erauskin bertsolaria (1874-1945)*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1979): *Jaioak bizi nai*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1983a): *Kuba 'ko Gerra*. Tolosa, Auspoa.

ZAVALA, Antonio (1983b): *Mixioetako bertsoak*. Auspoa, Tolosa.

ZAVALA, Antonio (1992): *Txirrita. Bizitza eta bertsoak*. Auspoa, Donostia.

ZAVALA, Antonio (1993): *Xenpelar eta bere ingurua*. Sendoa, Oiartzun.

ZAVALA, Antonio (1996): *Auspoaren auspoa (itzaldiak-conferencias) I*. Sendoa, Oiartzun.

ZUBIARRAIN, Pablo (1988): *Gaziak eta gozoak (Bertsoak)*. Etor, Donostia.