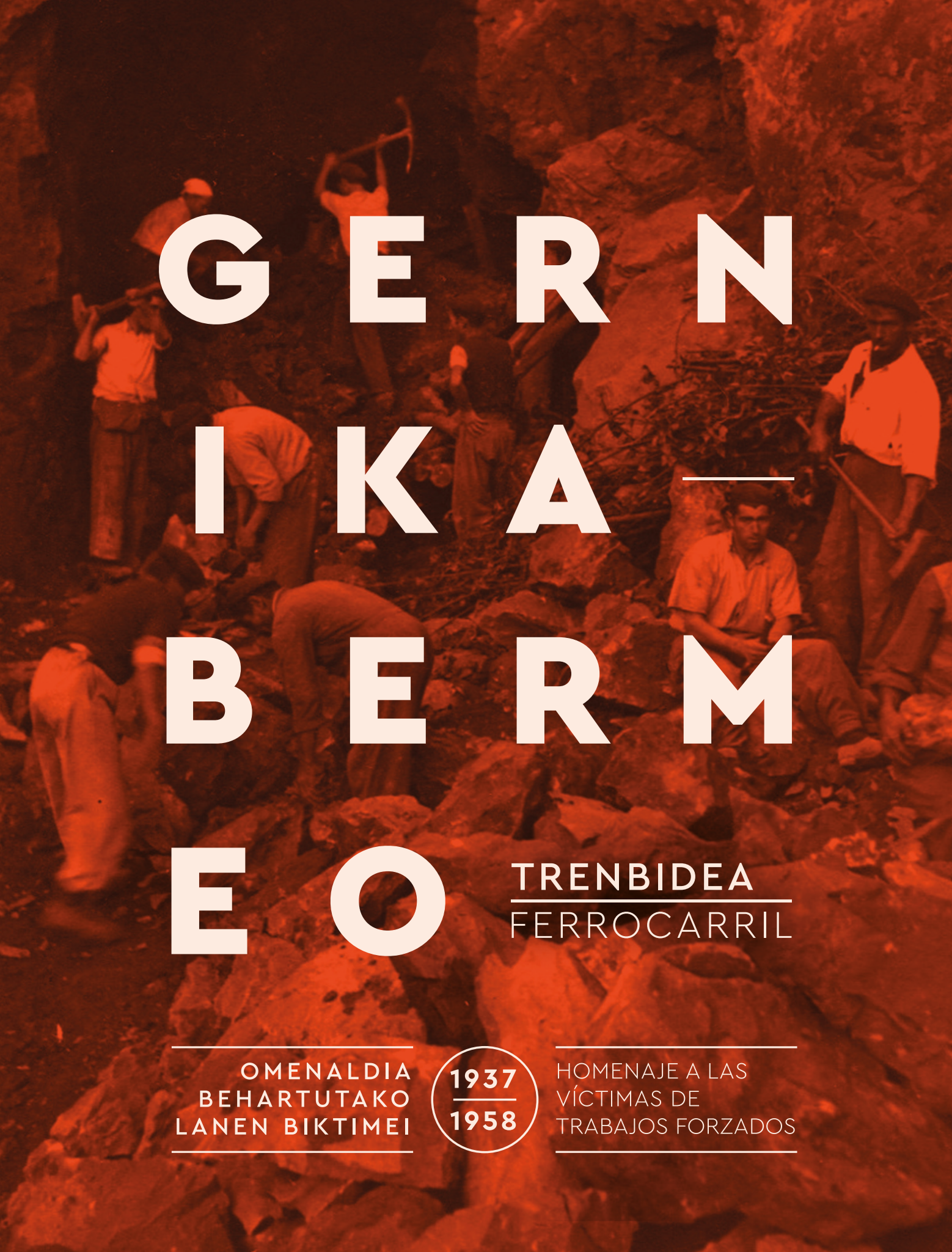




GERN IKA BERM EO

TRENBIDEA
FERROCARRIL

OMENALDIA
BEHARTUTAKO
LANEN BIKTIMEI

1937
—
1958

HOMENAJE A LAS
VÍCTIMAS DE
TRABAJO FORZADO

Eusko Jauriaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren eta Euskadiko Kriminologiako Profesionalen eta Ikasleen Elkartearen ekimena.

Una iniciativa del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco y de la Asociación de Profesionales y Estudiantes de Criminología del País Vasco.

> **Koordinatzailea / Coordinador:**

Diego Leonet Mayo

> **Kudeaketa korporatiboa / Gestión corporativa:**

Manu Rueda, Gorka Eraña eta / y Yon Pérez

> **Testuen egileak / Autoría de los textos:**

Mikel Diego (Aranzadi Zientzia Elkartea / Sociedad de Ciencia Aranzadi)

José Ángel Etxaniz “Txato”
(Gernikazarra historia taldea)

Juanjo Olaizola (Museo Vasco del Ferrocarril)

Francisco Etxeberria (EHU/UPV) y
Lourdes Herrasti (Sociedad de Ciencias Aranzadi)

Edorta Jiménez

> **Argazki artxiboa / Archivo fotográfico:**

Burdinbidearen Euskal Museoa /
Museo Vasco del Ferrocarril

> **Itzulpena / Traducción:**

Joseba Berriotxo

> **Diseinu eta koordinazio editoriala**

Diseño y coordinación editorial:

Agencia creativa Sirope

2. edizioa. 2022ko martxoa.

2ª edición. Marzo 2022.

GERN
IKA —
BERM
EO TRENBIDEA
FERROCARRIL

AURKI BIDEA

ÍNDICE

01.

14

SARRERA GISA

A MODO DE INTRODUCCIÓN

02.

18

**FRANKISMO GARAIKO
BEHARTUTAKO LANARI
BURUZKO SARRERA
LABURRA**

BREVE INTRODUCCIÓN AL TRABAJO
FORZADO DURANTE EL FRANQUISMO

03.

48

**ESKLABOTASUNA
BARKAMENA
LORTZEKO**

ESCLAVITUD PARA REDIMIR

04.

90

**SUKARRIETA ETA
BERMEO ARTEKO
TRENBIDEAREN
ERAIKUNTZA**

LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL
DE SUKARRIETA A BERMEO

05.

118

**TREN-LANGILEEN
DESHOBIRATZEAK
ETA HOBI KOMUNAK**

EXHUMACIONES Y FOSAS
COMUNES DE FERROVIARIOS

06.

142

LIBREA

LIBRE



IÑAKI ARRIOLA LÓPEZ
Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta
Garraio Sailburua.
Consejero de Planificación Territorial,
Vivienda y Transportes.

HITZAURREA

PRÓLOGO

Esku artean duzun liburua ez da edozein liburu; gizon batzuei lapurtutako duintasuna oroitzeko, omentzeko eta aldarrikatzeko egintza ere bada, baldintza penagarrietan erregimen gaitzesgarri baterako esklabo gisa lanean jardun baitzuten.

Liburu honetan jasotzen diren gertaerek eta datuek kronika ezezaguna osatzen dute askorentzat. Ez, zoritarrez, sufritu zutenentzat (dagoeneko ez daude gure artean denboraren poderioz), baizik eta besteentzat, hau da, gure historia hurbileko gerrarik tragikoenetako batek gehien zigortutako Bizkaiko zonetako batean gaur egun bizi direnentzat.

Batzuen oroimena berandu iristen da batzuetan, oroitzapenek jasan zuten bidegabekeriaren pisuaren azpian egiten dute lo, eta hori iraunkorra bada, Espainian jasan zuten diktadura luze eta bidegabeba bezala, hura berreskuratzeke lana konplexua bihurtzen da. Gertaerak, inguruabarrak, denbora, bizitzaren igarotzea ezkutatzeko borondate irmoak, azken batean, gertaerak lurruntzen ditu, ahanzturaren eremuan uzten ditu, eta horrela gertatzen da oroimena galtzea.

El libro que tiene entre sus manos no es un libro cualquiera; es también un acto de recuerdo, de memoria y reivindicación de la dignidad arrebatada a unos hombres que, en condiciones infames, penaron su derrota trabajando como esclavos para un régimen execrable.

Los hechos y los datos que se recogen en este volumen componen una crónica desconocida para muchos. No para aquellos que la sufrieron, que lamentablemente no están entre nosotros por mor del paso del tiempo, sino para el común de los mortales, esas personas que hoy viven en una de las zonas de Bizkaia más castigadas por una de las guerras más trágicas de nuestra historia reciente.

La memoria de algunos, en ocasiones, llega tarde, los recuerdos duermen bajo el peso de la injusticia que sufrieron y, si esta es duradera como fue la larga e injusta dictadura que se sufrió en España, el trabajo de recuperarla se torna complejo. La firme voluntad de ocultar los sucesos, las circunstancias, el tiempo, el transcurso de la vida, en suma, evapora los hechos, los relega al terreno del olvido y es ahí donde se produce la desmemoria.

Trenbide-linea horrek eskualdeko biztanleei zerbitzua ematen jarraitzen du. Gizon horien lanak bizirik jarraitzen du, bidaia- eta erabiltzaile askok ez dute ezagutuko [...] errailen historia, ezta zein egoeratan berreraiki eta eraiki zen eta zein izan ziren haien protagonistak ere.

Espainiako gerra zibilaren ondoren, Bizkaiko Busturialdean, Espainiako Errepublikaren alde borrokatu zuten edo horren aldekoak ziren gizon askok, preso arruntez gain, gatazkak eragindako ondorioak berreraikitzen lan egin zuten, eta indarrean zegoen legeriaren aurkako matxinatutako alderdiarentzat egin zuten lan.

Baina gizarte zibileko kolektibo-ekimenari esker, hala nola Euskal Herriko Profesionalen eta Ikasleen Kriminologia Elkarte (EHPIKE), eta bidegabeki tratatuak jasotzen, ahaztutako eta baztertutako ondorengoetako askoren ekimenari esker, gaur egun gizon horien bizi-gorabeherak, balioa eta duintasuna berreskuratzeko, berandu bada ere.

Pero gracias a la iniciativa de colectivos de la sociedad civil, como la de Asociación de Profesionales y Estudiantes de Criminología del País Vasco APECPV, y de muchos de los descendientes de los injustamente maltratados, olvidados y relegados, hoy podemos recuperar, aunque sea de forma tardía, las peripecias vitales de estos hombres, su valía y su dignidad.

Tras la Guerra Civil española, en el área de Busturialdea, en Bizkaia, muchos hombres que habían combatido por la República Española o que simplemente eran afectados a la misma, además de presos comunes, trabajaron en la reconstrucción de los efectos producidos por la contienda, y lo hicieron para el bando sublevado contra la legalidad vigente.

El trabajo de aquellos hombres sigue vivo, muchas de las personas que utilizan el tren desconocerán la historia de los raíles [...] en qué circunstancias se reconstruyó y construyó, y quiénes fueron sus protagonistas.

Gernikan trenbidea berreraikitzea eta Pedernales/Sukarrieta eta Bermeo artean zabaltzea izan ziren beraien lana. Bertan, baldintza lotsagarrietan, erbesteratze-eta deserrotze-zigorak jasan zituzten. Gaur egun, trenbide-linea horrek eskualdeko biztanleei zerbitzua ematen jarraitzen du. Gizon horien lanak bizirik jarraitzen du, bidaiari eta erabiltzaile askok ez dute ezagutuko beren etxeetara, lanera edo aisialdiaz goatzera eramaten dituzten errailen historia, ezta zein egoeratan berreraiki eta eraiki zen eta zein izan ziren haien protagonistak ere.

Horregatik guztiagatik, omenaldi bat egin nahi izan diegu, oroimenera, oroimen kolektibora ekarri nahi izan ditugu preso horien istorioak, askatasunaren alde borrokatu baitziren eta tratu bidegabea jasan behar izan baitzuten errepresaliatu ahaztu horiek, beste asko bezala, gaur egun, paradoxikoki, kendu zitzairen askatasunaz goza dezagun.

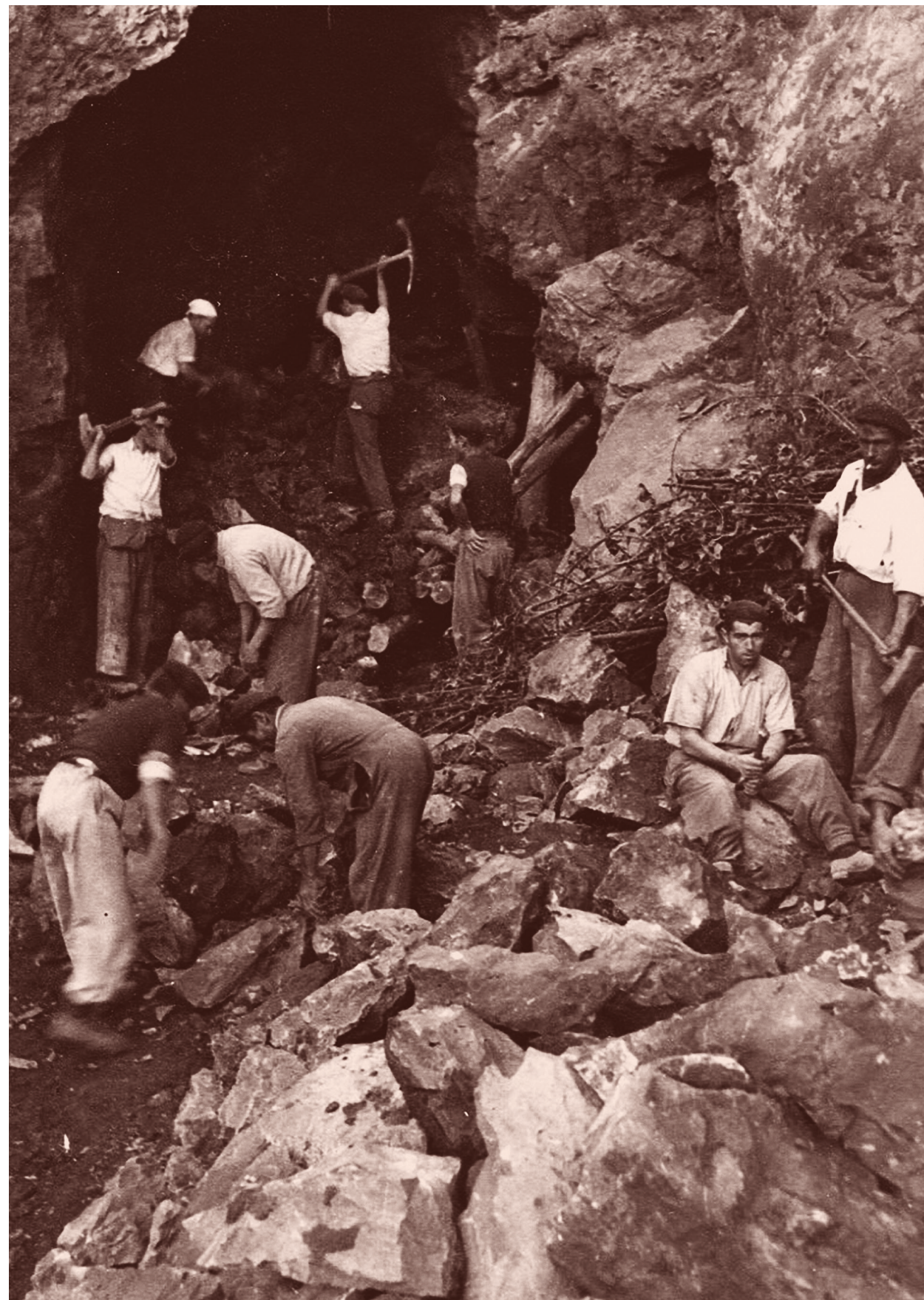
Beraz, lerro hauek omenaldi bat dira kolektibo horrentzat, haiek gogoratzeko eta omentzeko.

La reconstrucción de la vía férrea en Gernika y la ampliación de la misma entre Pedernales / Sukarrieta y Bermeo, fueron su tajo. Ahí bregaron en condiciones vergonzosas, padeciendo además penas de destierro y desarraigo. Hoy esa línea ferroviaria sigue dando servicio a esa comarca. El trabajo de aquellos hombres sigue vivo, muchos de las personas que utilizan el tren desconocerán la historia de los raíles que les transportan a sus hogares, a su trabajo o al disfrute de su ocio, en qué circunstancias se reconstruyó y construyó, y quienes fueron sus protagonistas.

Por todo ello, nos hemos propuesto hacerles un homenaje, traer a la memoria, a la memoria colectiva, las historias de estos presos, represaliados olvidados, como otros muchos, que lucharon por la libertad y que tuvieron que padecer un trato injusto para que hoy, nosotros, paradójicamente, disfrutemos de la libertad que les fue arrebatada.

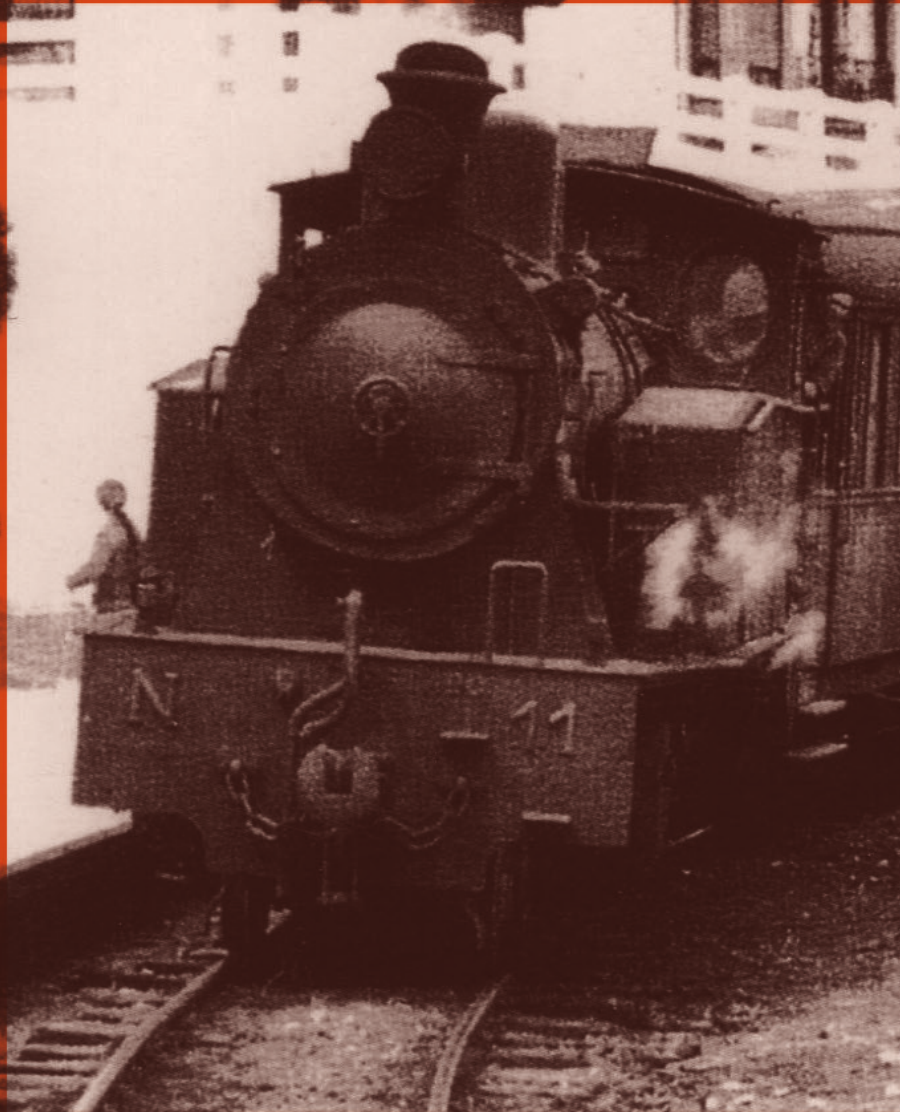
Sirvan pues, estas líneas como homenaje a este colectivo de personas, a su recuerdo y a su memoria.

Sukarrieta Bermeora zabaltzeko lanean ari diren presoak. >
Presos trabajando en la ampliación de Sukarrieta a Bermeo.



01. SARR ERA GISA

A MODO DE INTRODUCCIÓN





DIEGO LEONET MAYO
Kriminologian graduatua
Graduado en Criminología
APECPV/EHPIEko presidenteordea
Vicepresidente APECPV/EHPIKE

Oso etapa iluna dago
Espainiako historiaren
azken garaietan.

Espainiako Gerra Zibila amaitu
aurretik, Gerra Zibilean altxatu

zen aldea lehenengo, eta erregimen frankistak, gero, esku-
lan esklabo moduan erabili zituzten gatibu hartutakoak.

1937. urtetik ia diktadura amaitu arte, gerrako dozenaka
mila gatibu eta, ondoren, preso arruntak, herrialdearen
luze-zabalean erabili zituzten herriak, hiriak eta azpiegi-
turak berreraikitzeke edo errepide berriak, trenbideak,
zingirak eraikitzeke edo Gobernuaren aldeko enpresetan
langile kualifikatu gisa.

“Lanaren bidez zigorrak arintzea” eufemismoaren pean,
enpresaburuek eta politikariek dirutza handiak bildu
zituzten esklabo horien kontura.

Historialarien eta ikerlarien lanari esker, gertatutakoaren
egia ezagutzen ari gara, nahiz eta oraindik datuak falta
zaizkigun, Gernikako eta Bermeoko Zigor Destakamen-
tuetatik igaro ziren presoen izen asko, batez ere.

Baina Justizia Trantsizionala lau zutabetan oinarritzen
da: Egian, Justizian, Erreparazioan eta Ez Errepikatzeko
Bermeetan (nik azken horri Memoria deitu nahiago
dudan arren).

Benetako Egia, eta ez irabazleek idatzitako historia li-
buruek kontatu digutena ezagutzen dugun honetan,
beste pauso bat eman eta Justizia egin behar dugu,
baina biktimei euren protagonista izaera itzulita, Justizia
egin zaiela senti dezaten zer behar duten galdetuz, eta
baita Erreparazioa egon dela senti dezaten.

Desde antes de finalizar la Guerra
Civil española, primero el bando
sublevado durante la Guerra Civil, y posteriormente el
régimen franquista utilizaron a los prisioneros como mano
de obra esclava.

Hay una etapa oscura
en la historia reciente
de España.

Entre 1937, y prácticamente hasta el fin de la dictadura,
decenas de miles de prisioneros de guerra, y con pos-
terioridad presos comunes, fueron utilizados a lo largo y
ancho del país para la reconstrucción de pueblos, ciuda-
des e infraestructuras, o la creación de nuevas carreteras,
líneas de ferrocarril, pantanos o como trabajadores cuali-
ficados en empresas afines al Gobierno.

Bajo el eufemismo de “redención de penas por el trabajo”,
empresarios y políticos amasaron ingentes fortunas a
costa de estos esclavos.

Gracias al trabajo de historiadores e investigadores es-
tamos conociendo la Verdad de lo que sucedió, aunque
aún nos faltan datos, especialmente muchos nombres de
los presos que pasaron por los Destacamentos Penales
de Gernika y Bermeo.

Pero la Justicia Transicional se basa en cuatro pilares: Ver-
dad, Justicia, Reparación y Garantías de No Repetición
(aunque a esta última yo prefiero denominarla Memoria).

Una vez que sabemos la Verdad real, no la que nos han
contado los libros de historia escritos por los vencedores,
damos un paso más y tenemos que hacer Justicia, pero
devolviendo a las víctimas su papel protagonista y pregun-
tándoles qué necesitan para sentir que se les ha hecho
Justicia, pero también qué necesitan para sentir que ha
habido Reparación.

Eta, horrela, biktimen kexa nagusira heltzen gara. Erakundeen
ahantzura! Eta zeharkako biktima askorekin berba egin
eta gero, izan ere zoritxarrez biktima zuzenak duela urte
asko zendu ziren, behin eta berriro entzun dugun eskari
bat dago. Euren senideekin egin zen injustizia aitortzea.
Eta askorentzat, erreparazioa, injustizia hori islatuko den
omenaldiko ekitaldi instituzionala izan daiteke. Horrega-

Eta erakundeetatik
euren Oroimena
betirako gordeko
dela, gizarte zibilak
zer gertatu zen, nori
gertatu zitzaion eta
zergatik gertatu
zitzaien jakin dezan.

tik, nire ikuspuntutik, omenaldi
honek garrantzi handiagoa du.
Erakundeak bertan daudelako,
familia horiei, euren senideekin
egin zutena ez zela zuzena izan
esateko, inork ez zituela merezi
jasan zituzten tratatu ankerrak eta
laidogarriak.

Puntu honetara helduta, nire izenean eta Euskal Herriko
Profesionalen eta Ikasleen Kriminologia Elkartearen/
Asociación de Profesionales y Estudiantes de Crimino-
logía del País Vasco (EHPIKE/APECPV) izenean, eske-
rrak eman nahi dizkiot Iñaki Arriola Eusko Jaurlaritzako
Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sail-
buruari, hasieratik proiektu hori bere egin duelako,
errealitate bihur dadin.

Modu berean, proiektu honekin bat egin duten eta la-
guntza eman dioten gainerako erakundeei, elkarteei eta
entitateei ere gure esker ona adierazi gura diet.

Eta amaitzeko, kontatu gura dizuet Oroimen Historikoaren
arloan lan egiten dugunoi askotan galdetzen digutela ea
zertarako egiten dugun hori guztia, hainbeste ahalegin,
izan ere, dagoeneko urte asko igaro dira eta denak hilda
daude. Eta gure erantzuna hau da: **“hori guztia egiten
dugu familientzat badagoelako gero bat”**.

Y aquí llegamos a la mayor queja de las víctimas. ¡El Olvido
Institucional! Y hablando con muchas víctimas indirectas,
desgraciadamente las víctima directas fallecieron hace
muchos años, hay una petición muy generalizada. El reco-
nocimiento de la injusticia que se cometió con sus familiares,
y para muchos, la reparación puede ser un acto institucional
de homenaje en donde se refleje dicha injusticia. Por eso
este homenaje tiene una importancia mayor desde mi
punto de vista. Por la presencia
de las instituciones para decir a
estas familias que lo que hicieron
a sus familiares fue injusto, que
ninguno se merecía los tratos
inhumanos y degradantes a que
fueron sometidos.

Y que desde las
instituciones se
va a perpetuar su
Memoria, para que
la sociedad civil
sepa qué pasó, a
quiénes les pasó y
por qué les pasó.

Llegados a este punto, en mi nombre, y en nombre de la
Asociación de Profesionales y Estudiantes de Criminología
del País Vasco / Euskal Herriko Profesionalen eta Ikasleen
Kriminologia Elkartea (APECPV/EHPIKE) quiero dar las gra-
cias al Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y
Transportes del Gobierno Vasco, Don Iñaki Arriola, por hacer
suyo desde el principio este proyecto, haciendo posible
que se haga realidad.

De igual manera, quiero reconocer nuestro agradecimiento
al resto de las instituciones, asociaciones y entidades que
se han sumado y colaborado en este proyecto.

Y para finalizar, les quiero contar que en muchas ocasiones
nos dicen a quienes trabajamos en la Memoria Histórica
que para qué hacemos todo esto, tanto esfuerzo, si total,
ya han pasado muchos años y están todos muertos. Y la
respuesta es que **“hacemos todo esto, porque para las
familias sí hay un después”**.



02.

FRANKISMO GARAIKO

BEHARTU TAKO LANARI

BURUZKO SARRERA LABURRA

BREVE INTRODUCCIÓN AL TRABAJO
FORZADO DURANTE EL FRANQUISMO



SARRERA

INTRODUCCIÓN

MIKEL DIEGO
Aranzadi Zientzia Elkarteko historialaria
Historiador de la S.C. Aranzadi

Testu honek ez du frankismo garaiko bortxazko lanari eta eskulan esklaboaren erabilerari buruzko ikerketa sakona izan nahi. Testuaren asmoa ikuspegi orokor bat eskaini ahal izatea da, Memoria Historikoa berreskuratzeko interesa duen edonork fenomenora lehen hurbilketa izan dezan, eta frankismoko presoen eskulana ustiatzeko erabili ziren moduak zein izan ziren jakin ahal izan dezan. Diktadurak zein lege eta erakunde erabili zituen legiti-mazioa emateko asmoz. Errepresio modu hori ezagutzeko bibliografian agertzen diren lanak irakurtzea gomen-datzen da.

1936ko uztailaren 18an, II. Errepublikako gobernuak or-dezkatzen zuen legezkotasunaren aurkako estatu-kolpea eman zen Espainian. Izaera faxista zuen estatu-kolpea,

Hori dela eta, ez da harritzekoa eraso nagusietako bat langileen eta lan-baldintzak hobetzeko borrokan ari ziren pertsonen aurkakoa izatea.

ez kasualitatez, konstituzioaren lehen artikulua erabera “lan-gileen Errepublika demokra-tikoa”¹ zen errepublika baten aurka eman zen.

Este texto no pretende ser una investigación exhaustiva sobre el trabajo forzado y el uso de mano de obra esclava durante el franquismo. La intención de este texto es la de poder ofrecer una visión general del trabajo esclavo para que cualquier persona interesada en la recuperación de la Memoria Histórica disponga de una primera aproximación al fenómeno, y pueda conocer cuáles fueron las distintas formas que se usaron para la explotación de la mano de obra de los presos del franquismo. Cuáles fueron las leyes o instituciones que la dictadura utilizó con la intención de darle una legitimación. Para conocer esta forma de repre-sión se recomienda la lectura de las obras que aparecen en la bibliografía.

El 18 de Julio de 1936 se produce en España un golpe de estado contra la legalidad representada por el gobierno de la II República. El golpe de estado de carácter fascista, se produce, no por casualidad, contra una república que según el artículo primero de su constitución “es una República democrática de trabajadores”¹.

No es por ello de extrañar que uno de los principales ataques fuera dirigido contra los trabajadores y las personas que luchaban por una mejora de las condiciones laborales.

Herritarren eta agintari errepublikanoen erantzunaren ondorioz, estatu-kolpeak porrot egin ahal izan zuen; aitzitik, ezin izan zuten gerra irabazi, eta, horregatik, matxinatuek euren estatu-eredua inposatu ahal izan zuten, lan-eskubideen arloan lortutako aurrerapenak ezabatuz, eta, hala, erregimen frankistaren aurkako pertsona ugari esklabo gisa erabili ahal izan zituzten.

Lan-eremuan, lan behartuaren erabilera lan-harremanak ulertzeko modu baten adierazpen nabarmenena baino ez zen izan. Mendekotasun mota hori jasan ez zuten perso-nen lan-eskubideak 1938ko Lanaren Foruaren bidez mugatu zituen diktadurak.

Gauza bera gertatu zen erakundeekin, udaletatik aldundietara, beste modu batean pentsaezinak izango zitzaizkien proiektuei ekiteko modu ekonomikoa ikusi baitzuten pertsona horiengan.

Estatu frankista ez zen behar-tutako langileen agerpenaren onuradun bakarra izan. Era guztietako enpresek, batez ere eraikuntzakoek, eskulan eskla-boaren agerpenetik sortutako lan-merkatuaren onurak lortu zituzten.

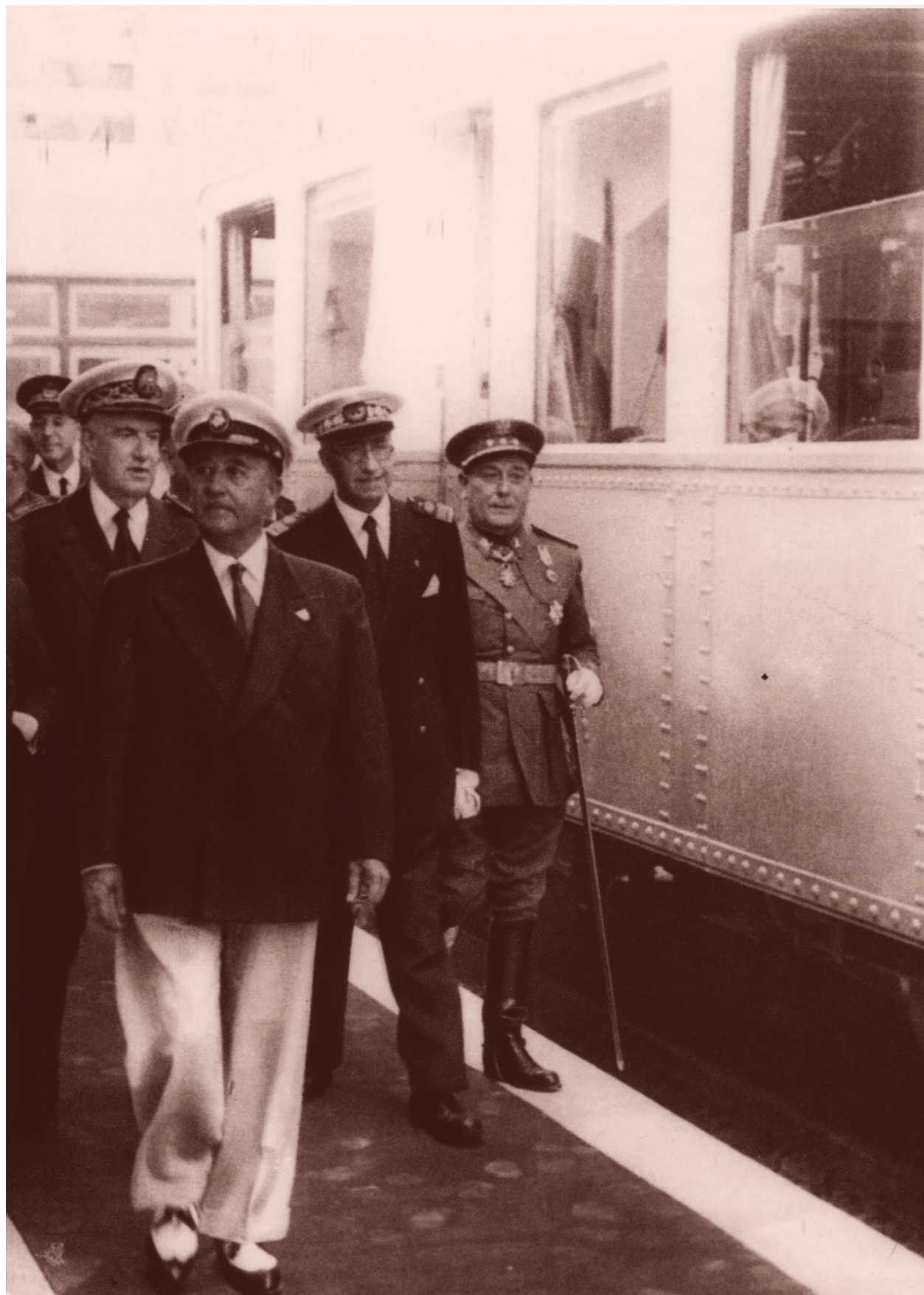
La respuesta popular y de las autoridades republicanas pudieron hacer fracasar el golpe de estado, por el contrario no pudieron ganar la guerra y por ello los sublevados pu-dieron imponer su modelo de estado borrando los avan-ces logrados en materia de derechos laborales, llegan-do al punto de emplear como esclavas a un importante número de personas contrarias al régimen franquista.

En el ámbito laboral el uso del trabajo forzado tan solo fue la máxima expresión de una forma de concebir las relaciones laborales. Para las personas que no se vieron sometidas de esta forma, la dictadura limitó sus derechos laborales por medio del Fuero del Trabajo de 1938

El estado franquista no fue el único beneficiado de la apari-ción de trabajadores forzados. No fueron pocas las empresas de todo tipo, especialmente las de construcción, las que se vie-ron favorecidas ante el mercado laboral surgido de la aparición de la mano de obra esclava.

Lo mismo ocurrió con las instituciones, desde los ayuntamientos a las diputaciones, que vieron en estas personas obligadas a trabajar una forma económica de acometer proyectos que les serían impensables de otra manera.

¹ Espainiako Errepublikako Espainiako Konstituzioa.
https://www.congreso.es/docu/constituciones/1931/1931_cd.pdf
Constitución Española de la Republica española.
https://www.congreso.es/docu/constituciones/1931/1931_cd.pdf



GORPUTZ JURIDIKOA CUERPO JURÍDICO

Estatu-kolpea eman zutenetik, frankistek gerrako presoak eta kontrolatzen zituzten lurraldeetan geratu ziren pertsonak erabili zituzten lan behartua egiteko. Hasiera batean, lan behartua eskualde bakoitzeko agintari militar eta politikoei agindu zuten, eurak nahi bezala, baina aurrera egin ahala eta lurraldea pixkanaka okupatzean, beharrezkoa bihurtu zen eskulan esklaboaren erabilera formalizatuko zuen gorputz juridiko bat sortzea.

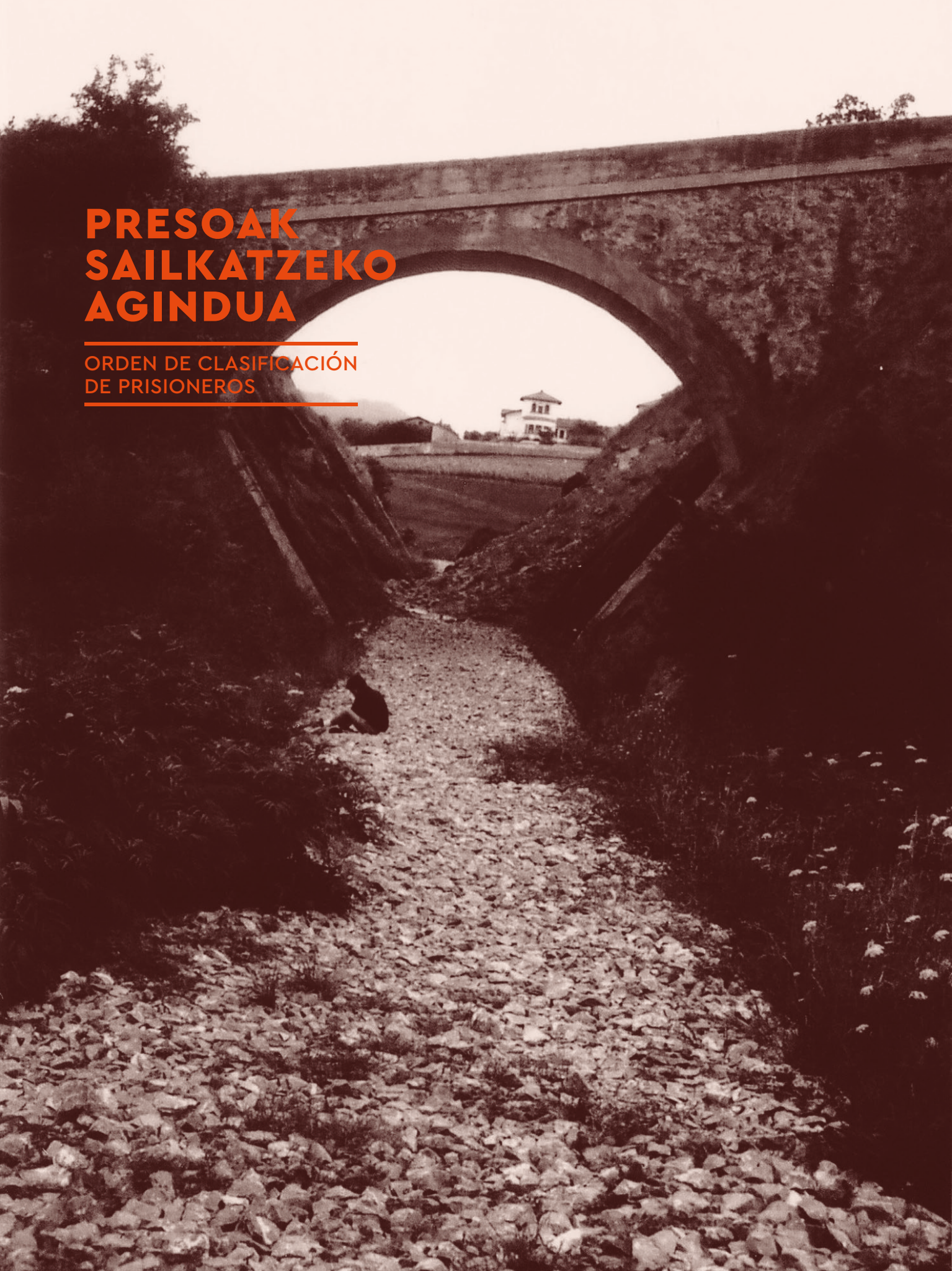
Aurrera egin ahala preso egiten zuten pertsona kopuru izugarriak eragiten zien arazoa konpontzeko, kolpistek presoek sailkapena arautzea erabaki zuten. Alde horretatik, bi izan ziren mugarri nagusiak. Lehen, 1937ko martxoaren 11n aurkeztu zen eta urte bereko uztailaren 23an hedatu zen presoek sailkapenerako agindu orokorra² ematea izan zen. Bigarrena, 1937ko uztailaren 5ean Presoak Kontzentratzeko Zelaian Ikuskaritza sortzea izan zen.

Desde que se produjera el Golpe de Estado, los franquistas fueron utilizando para el trabajo forzado a los prisioneros de guerra y a las personas que quedaron en los territorios que controlaban. En un primer momento el trabajo forzado fue ordenado a discreción de las autoridades militares y políticas de cada región, pero con el avance sublevado y la progresiva ocupación del territorio se fue haciendo necesaria la creación de un cuerpo jurídico que formalizara la utilización de mano de obra esclava.

Los golpistas, para solucionar el problema que les suponía la cantidad ingente de personas que iban haciendo prisionera en su avance, optaron por regular la clasificación de prisioneros. Dos fueron los hitos principales en este aspecto. El primero, fue emitir la Orden General para la clasificación de prisioneros y presentados el 11 de marzo de 1937, que sería ampliada el 23 de julio de ese mismo año². El segundo, fue la creación, el 5 de julio de 1937, de la Inspección de Campos de Concentración de Prisioneros.

< Francisco Francok, hainbat ministroekin batera, Bermeo eta Sukarrieta arteko ibilbidearen inaugurazio bidaia egin zuen. Francisco Franco junto a varios ministros realiza el viaje inaugural del trayecto entre Bermeo y Sukarrieta. Bermeo. 16-08-1955. Burdinbidearen Euskal Museoaren artxiboa Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

² BOE n0277 argitaratua / publicado 24/7/1937. <https://www.boe.es/datos/pdfsBOE//1937/277/A02520-02520.pdf>



PRESOAK SAILKATZEKO AGINDUA

ORDEN DE CLASIFICACIÓN DE PRISIONEROS

Presoak sailkatzeko agindua argitaratzearekin batera, lau pertsona-talde definitu ziren, frankisten estatu-kolpearen aurka izandako oposizio-mailaren arabera. Talde bakoitzari letra bat zegokion: A, B, C eta D.

A taldea, kolpistetatik Gertu zeudenek osatzen zuten, errepublikanoen artean borrokatu izan baziren ere. Pertsona horiek aske uzten zituzten, adin militarrean bazeuden izan ezik, kasu horretan zegokien kaxan aurkeztu behar izaten baitzuten matxinatuekin batera borrokatzera joateko.

B taldeak errepublikanoen armadan euren borondatez borrokatu ziren pertsonak biltzen zituen. Pertsona horiek atxikita geratzen ziren agintariak euren etorkizuna erabaki arte, eta hori bera gertatzen zen matxinatuen aldeko jarrera erabat argi erakusten ez zuten A taldeko pertsonekin. Pertsona horiek ziren kolpistek mundu penaletik kanpo lan behartura bideratu zituztenak.

C taldea, estatu-kolpearen aurka egindako lanarengatik, baita kolpea gertatu aurretik ere, maila txikian nabarmendu ziren pertsonak, buruzagi eta ofizial militarrek, politikariek, sindikalistek edo gizarte-eragileek osatzen zuten. B taldekoak bezala, behartutako lanaren mende geratu ziren, baina talde horretako pertsonak espetxe-sistemara pasatzen ziren eta gerra-kontseiluaren mende jartzen zituzten, eta, horregatik, beste bide batzuetatik erabili ziren eskulan gisa.

D taldea, delitu arruntak egin zituztela sumatzen zuten pertsonentzat erreserbatuta zegoen.

Sailkapen hori martxoko aginduan ere agertzen zen, baina, abian jartzeko arazo burokratikoak zirela eta beharrezkoa izan zen hura aldatzea eta unean uneko errealitatera egokitzea, haren eraginkortasuna handitzeko.

Con la publicación de la Orden de clasificación de prisioneros se definieron cuatro grupos de personas en función del grado de oposición al golpe de estado perpetrado por los franquistas. A cada grupo le correspondía una letra: A, B, C y D.

La A era el grupo de las personas afectas (a los golpistas), sin importar que hubieran combatido en las filas republicanas. Estas personas eran puestas en libertad, salvo que estuvieran en edad militar, teniendo que presentarse en la caja de recluta que le correspondiera para ir al frente a luchar junto a los sublevados.

La B agrupaba a las personas que habían luchado en el ejército republicano de forma voluntaria. Estas personas quedarían retenidas hasta que las autoridades decidieran su destino, esto mismo ocurriría con las personas del grupo A cuya afección a los sublevados no hubiera sido del todo clara. Estas personas serían las que los golpistas destinarían al trabajo forzado fuera del mundo penal.

La C estaba formada por aquellas personas que habían destacado mínimamente por su actividad contra el golpe de estado, jefes y oficiales militares, políticos, sindicalistas, o agentes sociales, incluso antes de haberse producido. Al igual que las del grupo B serían sometidas al trabajo forzado pero la diferencia era que las personas de este grupo pasaban al sistema de prisiones y eran sometidas a consejo de guerra y por ello su uso como mano de obra iría por cauces distintos.

La D estaba reservada para las personas sospechosas de haber cometido delitos comunes.

Esta clasificación ya aparecía en la orden de marzo, pero debido a los problemas burocráticos para su puesta en marcha fue necesaria su modificación y adecuación a la realidad del momento para ampliar su eficacia.

Presoak sailkatzeko aginduak Presoak Kontzentratzeko Zelaian Ikuskaritzaren (ICCP) sorrerarekin osatu ziren. Erakunde horren zeregina presoan esparruak antolatzea, arautzea, gainbegiratzeta eta ahalik eta eraginkorrenak izatea lortzea zen³.

tentzat, bereziki Euskadiko Armadaren zati handi batek Santoñan amore eman ondoren.

Kontzentrazio-esparruak estatu frankistak ICCP sortu baino askoz lehenago hasi ziren funtzionatzen, baina erakunde hori sortu zenean ofizialdu egin ziren. ICCPk, gainera, funtsezko lana bete izan zuen eskulan esklaboaren ustiapenean, haren mende baitzeuden, neurri handi batean, langileen batailoiak. Organo errepresibo berriak kudeatzen zituen, ustiapen ekonomikoagatik eta presoan poltsa handiei soluzioa emateagatik⁵.

Esparruen Ikuskaritza izan zen esparruen eta langileen batailoien kudeaketaren arduraduna gerra garaian eta gerraosteko lehen hilabeteetan, baina gerra amaitu ondoren, haren jarraipena deigarria izan zen. Erregimen frankistak, esparruen eta langileen batailoien sistema legitimatzen jarraitzeko ahaleginean, ICCP desegin zuen 1940an, baina aurretik esklaboen esparruak eta batailoiak martxan izango zituen aparatua eraiki zuen. Horrela sortu zen Kontzentrazio Esparruen eta Diziplina Batailoien Buruzagitza (JCCBD)⁶.

ICCP 1937ko uztailaren 5ean sortu zen⁴, Bilbo eta ia Bizkaia osoa, Euskadiko erresistentzia antifaxistaren azken lurraldea, okupatu eta egun gutxira. Okupazio horrek pertsona asko harrapatzea ekarri zuen, baita Iparraldeko Frontearen amaieraren hasiera ere. Hori arazo logistikoa bihurtu zen frankis-

La ICCP fue creada, el 5 de julio de 1937⁴ a los pocos días de producirse la ocupación de Bilbao y prácticamente la totalidad de Bizkaia, último territorio de la resistencia antifascista en Euskadi. Esta ocupación supuso la captura de un gran número de personas, así como el inicio del fin del Frente Norte, lo que para los franquistas se convirtió en un problema logístico, especialmente tras la rendición de una parte muy importante del Ejército de Euskadi en Santoña.

Los campos de concentración ya habían empezado a funcionar mucho antes de que el estado franquista creara la ICCP, pero con su creación fueron oficializados. La ICCP tuvo, además, un papel fundamental en la explotación de la mano de obra esclava ya que de ella dependían en gran medida los batallones de trabajadores, que eran gestionados por el nuevo órgano represivo por su vertiente de explotación económica y por la de dar solución a las grandes bolsas de prisioneros⁵.

La Inspección de Campos fue la responsable de la gestión de los campos y los batallones de trabajadores durante la guerra y los primeros meses de la posguerra, pero una vez acaba esta resultaba llamativa su continuidad. El régimen franquista en un intento por seguir legitimando el sistema de campos y de batallones de trabajadores disolvió la ICCP en 1940 no sin antes erigir un aparato que mantendría en funcionamiento campos y batallones de esclavos. De esta forma surgió la Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios (JCCBD)⁶.

Las ordenes de clasificación de prisioneros y presentados fueron complementadas con la creación de la Inspección de Campos de Concentración de Prisioneros (ICCP). El cometido de este organismo, no era otro que el de poner orden, regular, supervisar y hacer lo más eficaces posibles los campos de prisioneros³.

Kontzentrazio Esparruen eta Diziplina Batailoien Buruzagitza, desagertutako ICCPren lekua hartu zuen, eta bere aurrekoak bezala, kondenatu gabeko pertsonen eskulan esklaboaren ustiapena zuzendu zuen. Testuingurua aldatu egin zen, ICCPk gerra garaian funtzionatu zuen bitartean, JCCBDk gerra ostean funtzionatu zuen, eta, horregatik, behartutako langileak lortzeko modua ere desberdina izan zen. Biek errepresio ideologikoko aparatuen parte ziren eta biek pertsonak sailkatze prozesu baten pean jartzen zituzten. ICCPk aurretik aipatutako sailkapen-aginduak erabiliz egiten zuen. JCCBDk, bere aldetik, 1939ko abenduaren 20ko Zerbitzu Militarari eta Itsasokoari buruzko Agindua⁷ erabiltzen zuen.

Aurreko sailkapen-aginduak gerrako presoentzat pentsatuta zeuden; une horretan, berriz, libre zeuden pertsonengan ere eragina sailkapen-modua ezarri zen.

Sailkapen-sistema berriak batez ere 1936 eta 1941 arteko errenplazoetako gazteengan zuen eragina, biak barne, baita armada frankistan soldaduska egin ez zutenengan ere.

Sailkatzeko aginduekin pertsonak lau taldetan, A, B, C, eta D, banatzen baziren, sailkapen berriarekin hiru taldetara igaro ziren: Aldekoak, Ez bata ez bestea eta Kontrakoak. Sailkapena, errekluta kaxek egiten zuten, eta, bertan, mutilek, erregimenarekin bat egiten zutela frogatu behar zuten, bestela, esklabo batailoi baten lerroak loditu zitzaketelako.

La Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios tomó el relevo de la extinta ICCP y, al igual que su predecesora, dirigió la explotación de mano de obra esclava de las personas no condenas. El contexto había cambiado, mientras que la ICCP funcionó durante la guerra, la JCCBD lo hizo durante la postguerra, y por ello la forma de conseguir trabajadores forzados también fue distinta. Ambas formaban parte de un aparato de represión ideológica y ambas sometían a las personas a un proceso clasificatorio. La ICCP lo hacía recurriendo a las órdenes de clasificación de las que se hablaba más arriba. La JCCBD por su parte recurría a la orden del 20 de diciembre de 1939 sobre el Servicio Militar y de Marina⁷.

El nuevo sistema de clasificación afectaba principalmente a los jóvenes pertenecientes a los reemplazos comprendidos entre 1936 y 1941, ambos incluidos, y a los que no habían realizado el servicio militar en el ejército franquista.

Si con las órdenes de clasificación las personas eran divididas en cuatro grupos A, B, C, y D, con la nueva clasificación se pasaba a tres grupos: Adictos, Indiferentes y Desafectos. La clasificación era realizada por las cajas de recluta y en ellas los mozos tenían que demostrar su adhesión al régimen ya que de lo contrario podrían acabar engrosando las filas de un batallón de esclavos.

Las anteriores órdenes de clasificación estaban pensadas para prisioneros de guerra mientras que en este momento se establecía una forma de clasificación que afectaba también a personas que estaban libres.

3 Rodrigo, Javier: Cautivos: Campos de concentración en la España franquista, 1936–1947, Barcelona, 2005.
4 BOE 258 zk. 1937/07/05ean argitaratua/publicado.
https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1937/258/A02219–02219.pdf

5–6 Rodrigo, Javier: Cautivos: Campos de concentración en la España franquista, 1936–1947, Barcelona, 2005.
7–8 BOE 356 zk. 1939/12/22an argitaratua/publicado. / BOE n°356 publicado. 22/12/1939 https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/356/A07185–07189.pdf

Saillkapena udaleko ordezkari batek, Falangeko ordezkari batek eta guardia zibil batek edo gatibu ohi batek edo borrokalari ohi batek egiten zuten. 5.000 biztanle baino gehiago zituzten herrietan, teniente edo kapitain graduazioa izan behar zuen eskualdeko agintari militarren ordezkari bat gehitzen zen⁸.

Kontzentrazio Esparruen eta Diziplina Batailoien Buruzagitza 1942ko abenduaren 31n desegin zen, urte bereko urriaren 28ko aginduaren bitartez⁹.

La clasificación la realizaban un representante del ayuntamiento, un representante de la Falange y un guardia civil o un ex cautivo o un ex combatiente. En las localidades con más de 5000 habitantes se añadía un representante de la autoridad militar regional que debía ostentar la graduación de teniente o capitán⁸.

La Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios se disolvió el 31 de diciembre de 1942 por orden del 28 de octubre de ese mismo año⁹.



LANERAKO ESKUBIDEA EL DERECHO AL TRABAJO

Lan behartuaren erabilera sendotzeko oinarri nagusia 1937ko maiatzaren 28ko dekretua argitaratzea izan zen. Horren bidez, diktadurak “gerrako presoei eta delitu ez-arruntengatik preso zeudenei lanerako eskubidea”¹⁰ ematen zien, Falange Española Tradicionalista eta J.O.N.S.¹¹ izeneko alderdi faxistaren programa politikoaren 15. puntuan oinarrituta.

281. dekretuak diktaduran behartutako lanaren oinarri diren ideia nagusiak azaltzen ditu. Lehen bi ideia aipagarriak eman zen testuinguru historikoan oinarritzen dira. Tropa frankistek aurrera egin ahala, atxilotu edo/eta zigortu kopurua modu esponentzialean handitzen ari zen, eta hori arazo bat zen, eta irtenbide bat eman behar zitzaion. Argi eta garbi ikusten den beste ideia bat atxilotuak lanean jartzeko borondatea da, estatu frankistak haien mantenuaz arduratu beharrik izan ez zezan. Baina, zalantzarik gabe, dekretuaren funtsezko puntua lanerako eskubidearen izaerari dagokiona da, “betebeharrerako eskubidea eta, behar den neurrian, ezinbesteko eskubide”¹² gisa definitzen zena.

Horrela, diktadurak lan behartua ezartzen zuen, eta aldi berean, lan hori zein baldintzatan egingo zen zehazten zuten jarraibideak ematen ziren. Dekretuak lanbide-kategoria, soldata, kobratzeko modua eta langile esklaboek kudeaketa ezartzen zituen.

El pilar fundamental sobre el que se consolidaría la utilización del trabajo forzado fue la publicación del decreto, fechado el 28 de mayo de 1937, por el que la dictadura concedía “el derecho al trabajo a los prisioneros de guerra y presos por delitos no comunes”¹⁰ en base al punto número 15 del programa político, del partido fascista, Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S.¹¹.

La lectura del decreto nº 281 aporta las ideas maestras sobre las que pivotó el trabajo forzado durante la dictadura. Las dos primeras ideas destacables descansan sobre el contexto histórico en que fue emitido. El avance de las tropas franquistas estaba provocando que el número de personas detenidas y/o condenadas aumentara de manera exponencial lo cual suponía un problema al que había que dar una solución. Otra idea que se percibe claramente es la voluntad de poner a las personas detenidas a trabajar para que el estado franquista no tuviera que preocuparse de su manutención. Pero sin lugar a dudas el punto fundamental del decreto es el referente a la naturaleza del derecho al trabajo que lo define como “derecho deber y en lo preciso, de derecho obligación”¹².

De esta forma la dictadura instauraba el trabajo forzado, a su vez se daban las pautas sobre cuáles serían las condiciones en las que se realizaría dicho trabajo. El decreto establecía la categoría profesional, el salario, la forma de cobro y a quién correspondería la gestión del personal esclavo.

< **Portuondoko senadia betetzeko obra.**
Obra de relleno de la ensenada de Portuondo.
Sukarrieta.

⁹ Beaumont, E. eta Mendiola, F.: “Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores: Castigo Político, trabajos Forzados y Cautividad”, RHA, 2. Lib., 2. Zk., 2004. / Publicado en el Diario ABC el 30/11/1934.
¹⁰ BOE 224 zk. 1937/06/01 ean argitaratua / BOE nº224 publicado 1/6/1937.
<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1937/224/A01698-01699.pdf>.

¹¹ ABC Egunkarian argitaratua 1934/11/30ean.
Publicado en el Diario ABC el 30/11/1934.
¹²⁻¹⁵ BOE 224 zk. 1937/06/01 ean argitaratua / BOE nº224 publicado 1/6/1937.
<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1937/224/A01698-01699.pdf>

Behartutako langileek peoi lana egin behar zuten, salbu eta euren nagusiek edo enplegatzaileek, euren beharrianak eta esklaboaren kualifikazioa kontuan hartuta, graduazio handiagoa ematea erabakitzen bazuten¹³.

Egunean bi pezetako soldata ezarri zen esklabo lana egiten zuten pertsonentzat. % 75, hau da, pezeta eta erdi, zuzenean joaten ziren mantenua ordaintzera, eta gainerako % 25a, pezeta erdia, errepresaliatuarentzat. Egia esan, beti dekretuaren arabera, dirua zuzenean euren familiarentzat izaten zen. Esklaboa ezkondata bazegoen, emakumeak astean 4 pezeta jasoko zituen, eta bikoteak zuen seme-alaba bakoitzeko pezeta bat gehituko litzaioke, betiere jornala bertako jornalari baten baina handiagoa ez bazen¹⁴.

Legeriak horrela agintzen zuen arren, oso gutxitan kobratu ziren ordainsari horiek. Kasu gehienetan, dirua agintarien eta behartutako langileen ardura zuten pertsonen poltsikoetara joaten zen, eta dirutza egiteko modu erraza bihurtu zen.

Behartutako langileak militarizatutako langiletzat hartuko zirela erabaki zen, eta, beraz, emango zitzaien uniformea jantzi beharko zutela eta 1929ko Genevako Hitzarmenaren¹⁵ mende geratuko zirela.

Eskura zegoen eskulanaren eta haren kualifikazioaren kontrol afektiboagoa egiteko, diktadurak presoan erroldak eta fitxak egitea esleitu zien armadako kidegoetako buru orokorreiei eta espetxeetako Ikuskaritza Orokorrari. Gaur egun, fitxa horiek Administrazioaren Artxibo Nagusian (AGA) kontsulta daitezke, eta euskaldunei buruzkoak Aranzadi Zientzia Elkartearen¹⁶.

Errolda eta fitxa horiekin, etorkizunean sortu zen Bulego Nagusi batek kudeatuko zituen eskulan merkeaz gozatu nahi zuen edozein pertsonak edo erakundek egindako esklabo-eskaerak, Estatuko Batzorde Teknikoak eta erakunde eskudunek emandako jarraibideen arabera.

Horiek izan ziren lan behartuaren modalitateen oinarriak, bai erregimenaren aurkakoak zirelako susmagarriak ziren pertsonentzat, bai erregimenak kondenatu zituenentzat. Bigarren taldearentzat, urtebete geroago, Lanaren Bidez Zigorak Arintzea agertu zen.

¹⁶ Interesatuta dauden pertsonak Aranzadi Zientzia Elkartearekin jar daitezke harremanetan gz@aranzadi.eus helbide elektronikoaren bitartez. Las personas interesadas pueden ponerse en contacto con la Sociedad de Ciencias Aranzadi por correo electrónico gz@aranzadi.eus.



Los trabajadores forzados desempeñarían el trabajo de peón, salvo que sus jefes o empleadores, atendiendo a sus necesidades y a la cualificación del esclavo, decidieran concederle mayor graduación¹³.

Se decretó un sueldo de dos pesetas diarias para las personas sometidas a trabajo esclavo. El 75%, es decir peseta y media, irían directamente a sufragar su manutención mientras que el 25% restante, media peseta, sería para el represaliado. En realidad, siempre según el decreto, el dinero iría directamente a su familia. En caso de que el esclavo estuviera casado, la mujer recibiría cuatro pesetas semanales a las que se añadiría una peseta por cada hijo que tuviera la pareja, todo ello siempre y cuando el jornal no excediera del de un bracero local¹⁴.

Pese a la legislación raramente se cobraron esos jornales. En la mayoría de los casos el dinero fue a parar a los bolsillos de las autoridades y de las personas al cargo de los trabajadores forzados convirtiéndose en una forma fácil de hacer fortuna.

Se decidió que los trabajadores forzados tendrían la consideración de personal militarizado, por lo que deberían vestir el uniforme que se les otorgara y quedarían sujetos al Convenio de Ginebra de 1929¹⁵.

Para llevar un control más efectivo de la mano de obra disponible así como de su cualificación la dictadura asignó a los generales jefes de cuerpos de ejército y a la Inspección general de prisiones la elaboración de censos y fichas de las personas presas y prisioneras. A día de hoy, estas fichas son consultables en el Archivo General de la Administración (AGA) y las de vascos y vascas, en la Sociedad de Ciencias Aranzadi¹⁶.

Con dichos censos y fichas, una Oficina Central, de futura creación, gestionaría las peticiones de esclavos realizadas por cualquier persona u organismo que quisiera disfrutar de mano de obra barata de acuerdo a las instrucciones que emitieran la Junta Técnica del Estado y los organismos competentes.

Estas fueron las bases sobre las que se sustentarían las distintas modalidades de trabajo forzado, tanto para las personas sospechosas de ser contrarias al régimen como de las condenadas por serlo. Para el segundo grupo aparecería un año después la Redención de Penas por el Trabajo.

ZIGORRAK ARINTZEA

REDENCIÓN DE PENAS

Lan beharturako oinarriak ezarri ondoren, instituzionalizatzeko eta ikuskera nazional-katolikoa emateko unea iritsi zen. Hori Lanaren Bidez Zigorrak Arintzearen eskutik etorri zen. José Agustín Pérez del Pulgar sistema horren ideologo nagusietakoa izan zen jesuitaren hitzetan, presoan lan behartuak, ordura arte, birsortze funtzioa izan zuen, baina diktadorea bakarrik izan zen horren ahalmen zuzentzailea ikusteko gai¹⁷. Horrela, behartutako lanak eskulan merkea ustiatzera mugatzeari utzi zion, eta, erregimen frankistaren printzipioetan berrezteko osagai ere bilakatu zen.

Zigorren Arintzea instituzionalizatzeko, Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Patronatu Nagusia eta Presoen Aldeko Tokiko Batzordeak sortu ziren. Bai Patronatu Zentrala bai Batzarrak 1938ko urriaren 7ko Justizia Ministerioaren aginduz sortu ziren¹⁸.

Patronatu Zentrala espetxeratutako pertsonen arduratu zen, espetxeetako zerbitzuak antolatuz, liburutegiak sortuz, irakurketa publikoak hautatuz, hitzaldiak eta propaganda-ekitaldiak antolatuz, hori guztia ideia nazionalista katolikoa gatibu-lekuetara eramateko asmoz.

Una vez puestas las bases para el trabajo forzado llegaba el momento de su institucionalización y de dotarlo de su concepción nacionalcatólica. Esto vino de la mano de la Redención de Penas por el Trabajo. En palabras de uno de los principales ideólogos de este sistema, el jesuita José Agustín Pérez del Pulgar, el trabajo forzado de los presos había tenido hasta entonces una función regeneradora, pero solo el dictador había sido capaz de ver su capacidad Redentora¹⁷. De esta manera el trabajo forzado dejaba de tener una mera función de explotar la mano de obra barata para sumar además un componente reeducador en los principios del régimen franquista.

El objetivo de la Redención de Penas no es otro que el “de arrancar de los presos y de sus familiares el veneno de las ideas de odio y antipatria”¹⁹ o lo que es lo mismo la conversión forzosa al nacionalcatolicismo. Los encargados de tomar las medidas necesarias para cumplir dicho objetivo serán el Patronato Central y las Juntas Locales Pro Presos.

El Patronato Central se encargará de las personas encarceladas, organizando los servicios en las prisiones, creando bibliotecas, seleccionando las lecturas públicas, organizando conferencias y actos propagandísticos, todo ello con la intención de llevar a los lugares de cautiverio el ideario nacionalcatólico.

La institucionalización de la Redención de Penas vino de la mano de creación del Patronato Central para la Redención de Penas por el Trabajo y las Juntas Locales Pro Presos. Tanto el Patronato Central como las juntas fueron creados por orden del ministerio de Justicia el 7 de octubre de 1938¹⁸.

Herrietan eta hirietan Presoen Aldeko Tokiko Batzarrak ezarri ziren. Kide hauek izan zituzten: alkatearen ordezkari bat, Falangeko kide bat, parrokoa eta herriko karitatezko emakumeen artean aukeratutako emakume bat. Familientzako dirua jaso eta ematea izan zuten helburu, euren jarrerak kontrolatzeko eta seme-alaben heziketa “Jainkoaren Legearekiko errespetuan eta aberriarekiko maitasunean” bideratzeko²⁰.

Patronatuak, doktrintatzeko eginkizunarekin batera, eskualde-lanaren kudeaketa gauzatzen zuen. Bere zeregina erakundeek edo norbanakoek eskulan behartua jasotzeko egindako eskaerak kudeatzea zen, lehenengoei lehentasuna emanaz. Horretarako, presoan erregistro zehatza zuen eskura, eta, beraz, kontratazio-enpresa baten parekoa izan zitekeen. Hori dela eta, Isaías Lafuentek “Inem rojo de Franco” deitu zion²¹. Hori horrela, Patronatua arduratzen zen kobrantzez eta behartutako lanaren ondoriozko ordainketez. Era berean, pertsona bakoitzari zegokion kondena murriztea proposatzeko, edo bere lanarengatik eta ideia nazionalista katolikoa besarkatzeagatik nabarmentzen ziren pertsonak jatorrizko lekuetara hurbiltzeko ardura zuen.

Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Patronatu Nagusia martxan egon zen sortu zenetik 1942 urtearen amaieran Lanaren Bidez Zigorrak

Bere eginkizun doktrintazailerako, Patronatuak partaidetza zuen Elizaren kartzela eta kontzentrazio-esparruetan, kapilauen eta kongregazioen bidez, baita Falangeko kideen bidez ere.

Lanaren Bidez Zigorrak Arintzea frankismo osoan zehar egon zen indarrean, diktaturako zigor kode guztietan agertuz. Zoritzarrez, frankismo osteko lehen kode penaletan ere agertu zen, eta ez zen indargabetu 1995eko Zigor Kodea agertu zen arte.

En los pueblos y en las ciudades se establecerían las Juntas Locales Pro Preso. Sus miembros serían: un representante del alcalde, miembro de Falange, el párroco y una mujer elegida entre las más caritativas de la localidad. Tendrían como misión recoger el dinero destinado a las familias y entregárselo para controlar sus actitudes y encauzar la educación de los hijos “en el respeto a la Ley de Dios y el amor a la Patria”²⁰.

El Patronato, junto con la función adoctrinadora, desarrollaba la gestión del trabajo esclavo. Su cometido era gestionar las peticiones de mano de obra forzada realizadas por las instituciones o por particulares, dando preferencia a las primeras. Para ello tenía a su disposición un registro detallado de las personas presas, por lo que podría ser equiparada a una empresa de contratación, a lo que Isaías Lafuente llamo “El Inem rojo de Franco”²¹. Como tal, el Patronato se encargaba de los cobros y de los pagos consecuencia de las prestaciones de trabajo forzado. También tenía la responsabilidad de proponer la reducción de condena que le correspondía a cada persona o el acercamiento, a sus lugares de origen, de las personas que destacaran por su trabajo y por abrazar el ideario nacionalcatólico.

El Patronato Central para la Redención de Penas por el Trabajo estuvo en funcionamiento desde su fundación hasta ser sustituido a finales de 1942 por el Patronato Central de Nuestra Señora de la Merced para la Redención de Penas por el Trabajo²². Casi tres décadas después el régimen cambiaría su organización dotándolo de delegaciones provinciales hasta su desaparición en 1983²³.

La Redención de Penas por el trabajo, estuvo vigente durante todo el franquismo, apareciendo en todos los códigos penales de la dictadura. Lamentablemente también apareció en los primeros códigos penales del postfranquismo no siendo derogada hasta la aparición del Código Penal de 1995.

Para su misión adoctrinadora, el Patronato, contaba con la participación dentro de las cárceles y campos de concentración de la Iglesia, por medio de capellanes y congregaciones, así como de miembros de la Falange.

17 Pérez del Pulgar, José Agustín: La Solución que España da al problema de sus presos Políticos, Librería Santarén, Valladolid, 1939.

18-20 BOE 103 zk. 1938/10/11n argitaratua. / BOE nº103 publicado 11/10/1938 https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/103/A01742-01744.pdf

18-20 Lafuente, Isaías, Esclavos por la patria: la explotación de los presos bajo el franquismo, Barcelona, 2002.

21 Lafuente, Isaías, Esclavos por la patria: la explotación de los presos bajo el franquismo, Barcelona, 2002.

22 BOE 356 zk. 1942/12/22an argitaratua / BOE nº356 publicado 22/12/1942. https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/356/A10436-10439.pdf

BOE 129 zk. 1938/05/31n argitaratua. / BOE nº129 publicado 31/5/1938 https://boe.es/boe/dias/1983/05/31/pdfs/A15164-15166.pdf

BEHARTUTAKO LANA ETA HAREN FORMAK EL TRABAJO FORZADO Y SUS FORMAS

Diktadura frankistak lan behartuari justifikazio juridikoa emateko sortu zituen lege-oinarriak zeintzuk izan ziren azalduta, eskulan esklaboaren ustiapena nola antolatu zen azaltzeko unea iritsi da.

Esklabo-lanaren modalitateen arteko ezberdintasunetarako abiapuntua pertsona gatibu edo preso egotea zen. Kasu bietan pertsona askatasunik gabe egon arren, lehenengoa kontzentrazio-esparruaren sistemaren barruan zegoen, eta bigarrena, berriz, espetxe-sistemaren barruan.

Presoen esplotazioa hiru modu desberdin eta bereizitan egin zen, imaginario kolektiboan Langileen Batailoia esamoldearekin laburbildu arren.

Expuestas cuáles fueron las bases legales que creó la dictadura franquista para dar justificación jurídica al trabajo forzado, llega el momento de exponer cuáles fueron las formas en las que se organizó la explotación de mano de obra esclava.

Un punto de partida para diferenciar las distintas modalidades de trabajo esclavo estaría en si la persona estaba prisionera o presa, a pesar de que en los dos casos la persona está privada de libertad. La primera estaría dentro del sistema de campo de concentración mientras que, la segunda, dentro del sistema penitenciario.

La explotación de prisioneros se produjo por medio de tres formas distintas y diferenciadas, a pesar de que en el imaginario colectivo se resume con la expresión Batallón de Trabajadores.

Presoen esplotazioa askoz ere anitzagoa izan zen. Gaitibuak ez bezala²⁴, presoak atxilotuta zeuden lekuan egon zitezkeen behartutako lanaren mende. Beraz, pertsona horiek kartzeletan edo kartzelatik kanpo esplotatu zitezkeen.

Espetxeetan esklabo lanak modalitate desberdinak har zitzakeen. Espetxe-tailer baten barruko sofistikatuenetik oinarrizkoagoetara, hala nola zigor-arloko eguneroko bizitzarako beharrezkoak diren lanak egitea: sukaldeetan, bizartegietan, erizaindegietan edo bulegoetan. Beste modu bat, espetxe batzuek zituzten landaketetan eta baratzeetan euren mantenua sortzea izan zen.

Espetxeratze-zentroetatik kanpo, esklabo-lana kolonia militarizatuetan, zigor-arloko destakamentuetan eta enpresa militarizatuetan gauzatu zen, edo, aurreko formetako bat ere hartu gabe ere, behartutako langileak erabili zituzten enpresetan.

La explotación de las personas presas fue mucho más variada. A diferencia de los prisioneros²⁴, las personas presas podían verse sometidas al trabajo forzado dentro de su lugar de cautiverio. Por lo que estas personas podían ser explotadas bien dentro de las cárceles o fuera de ellas.

Dentro de las cárceles el trabajo esclavo podía adoptar distintas modalidades. Desde la más sofisticada, dentro de un Taller Penitenciario, a otras de carácter más básico, como el desempeño de tareas necesarias para el día a día de la vida en el penal: en cocinas, barberías, enfermerías u oficinas. Otra forma fue la producción de su propio sustento en las plantaciones y huertas que tenían algunas prisiones.

Fuera de los centros de reclusión, el trabajo esclavo se produjo en colonias militarizadas, Destacamentos penales y empresas militarizadas o en empresas donde a pesar de no haberse adoptado ninguna de las anteriores formas se utilizó a trabajadores forzados.



^ Inaugurazio-trena diesel tren-makina moderno batek eraman zuen, baina hura berehala desagertu zen, eta lehen urteetan zerbitzua lurren tren-makina beterranoekin ziurtatu zen. Jeremy Wisemanen argazkia. Euskotren/Burdinbidearen Euskal Museoaren artxiboa.

Aunque el tren inaugural fue arrastrado por una modernísima locomotora diésel, ésta desapareció de inmediato y los primeros años el servicio se aseguró con veteranas locomotoras de vapor. Fotografía de Jeremy Wiseman. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

24 Salbuespenak ere eman ziren, eta kontzentrazio-esparruak behartutako lanerako gune izan ziren, Deustuko Unibertsitatean zegoenean gertatu zen bezala. Badiola, Ascensión: Cárceles y campos de concentración en Bizkaia (1937-1940), Donostia, 2011.

También se dieron excepciones en las que los campos de concentración fueron lugares de trabajo forzado como ocurrió en el situado en la universidad de Deusto. Badiola, Ascensión: Cárceles y campos de concentración en Bizkaia (1937-1940), Donostia, 2011.



^ Bermeoko geltokia enkofratzeko lanak. Burdinbidearen Euskal Museoaren artxiboa.

Obras de enconfrado de la estación de Bermeo. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

LANGILEEN BATAILOIAK BATALLONES DE TRABAJADORES

Langileen Batailoiak, oroimen kolektiboan errealitate desberdinak izendatzeko erabiltzen den adierazpena da. Egia da langileen hiru batailoi mota bereiz daitezkeela, baina denak egon ziren Presoak Kontzentrazio Esparruen Ikuskaritzaren zaintzapean, eta, ondoren, Kontzentrazio Esparruen eta Diziplina Batailoien Buruzagitzen zaintzapean.

Langileen batailoiak. Araututako lan behartuak izan zuen lehen modua izan zen. Gatibuek osatutako batailoiak izan ziren, sailkapen-batzorde batetik igaro eta desafektu (b mota) edo zalantza afektu (a mota) gisa katalogatuak izan ondoren. Langileen batailoi horiek 1940 arte egon ziren martxan²⁵.

Langile Soldaduen Diziplina Batailoiak. Langileen batailoien ordeztu ziren 1940ko ekainean eta 1942ko abenduan desagertu ziren. Soldaduska egin ez zuten eta errekluta-kutxak desafektu deklaratu zituen edo soldaduska armada errepublikarrean egin zuten 36. urtetik 41. urtera bitarteko errenplazoetako gaztez elikatu ziren. 1940ko ekainean Langileen Batailoiak desegin zirenean, urtebete baino gutxiago zeramaten esklabo gisa lanean²⁶.

Langile Soldadu zigortuen Diziplina Batailoiak. 1941ean sortuak 1940ko²⁷ erreklutamendu legearen bitartez, 1948ra arte funtzionatu zuten. LSDB izenekoak, armada frankistan soldaduska egin ez zuten gazteez eta desafektu gisa sailkatutako mutilez elikatu baziren, Zigortuen LSDBak, gerra kontseiluan kondenatuak izan ziren eta baldintzapeko askatasunean zeuden 36-42 errenplazoetako kideez elikatu ziren²⁸.

Batallones de Trabajadores, es una expresión que en la memoria colectiva se utiliza para designar distintas realidades. Si bien es cierto que se pueden diferenciar tres tipos de batallones de trabajadores, todos ellos estuvieron bajo la tutela de la Inspección de Campos de Concentración de prisioneros y posteriormente de la Jefatura de Campos de Concentración y Batallones Disciplinarios.

Los Batallones Disciplinarios de Soldados trabajadores aparecieron en sustitución de los batallones de trabajadores en junio de 1940 y desaparecieron en diciembre de 1942. Se nutrieron de jóvenes, mozos de los reemplazos del 36 al 41, que no habían hecho el servicio militar y eran declarados desafectos por la caja de recluta, o aquellos que lo habían hecho en el ejército republicano. A ellos había que sumar los prisioneros que cuando se disolvieron en junio de 1940 los Batallones de Trabajadores, llevaban menos de un año trabajando como esclavos²⁶.

Los Batallones de trabajadores. Fue la primera de las formas de trabajo forzado reglada. Fueron batallones constituidos por prisioneros que tras pasar por una comisión de clasificación y ser catalogados como desafectos (tipo B) o afectos (tipo A) dudosos. Estos batallones de trabajadores estarán en funcionamiento hasta 1940²⁵.

Los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores penados fueron creados en 1941 con la ley de reclutamiento de 1940 y funcionaron hasta 1948²⁷. Si los BDST se nutrieron de jóvenes que no habían hecho el servicio militar en el ejército franquista y mozos clasificados como desafectos, los BDST de Penados lo hicieron con los reemplazos del 36 al 42 que habían sido condenados en consejo de guerra y que se encontraban en libertad condicional²⁸.

²⁵⁻²⁶ Beaumont, Eudene y Mendiola, Fernando: Esclavos de Franco en el Pirineo: La carretera Igal-Vidangoz-Roncal (1939-1941), Tafalla, 2006.
²⁷ BOE 235 zk. 1940/08/22an argitaratua. / BOE nº235 publicado 22/8/1940 <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1940/235/A05810-05814.pdf>

²⁸ Beaumont, Eudene y Mendiola, Fernando: Esclavos de Franco en el Pirineo: La carretera Igal-Vidangoz-Roncal (1939-1941), Tafalla, 2006.



LAN BEHARTUA PRESONDEGI BARRUAN

EL TRABAJO FORZADO
DENTRO DE LAS PRISIONES

Espetxe-sistematik kanpo zeuden pertsonak egiten zituzten esklabo-lanak ikusi ondoren, diktadurak espetxeetara bidali zituenen behartutako esplotazio-modalitateak ezagutzeko unea heldu da.

Espetxe barruan, presoak behartutako eskulan gisa hiru modutara erabil zitezkeen: espetxerako lanak, baratzeetako lanak edo kartzeletako landaketak eta espetxe-tailerrak.

Lehena, eta ohikoena, kartzela barruan bizitzaren funtzionamendu minimorako beharrezko lanak egitea zen. Horrek aukera ugari barne hartzen zituen, espetxeko zuzendariaren bulegotik sukaldeetara. Espetxeetako espedienteak kontsultatuz gero, presoek betetako lanak ikus daitezke, erizain, bizargin, garbitzaile, brigada, sukaldari, iturgin, bulegari eta abar.

Bigarrena, espetxeko beharrak asetzeko edo kanpoan saltzeko elikagaiak ekoizteko lanak egitea zen. Ustiapen-modu horrek ebidentzia gutxi utzi ditu dokumentuetan. Izan ere, haietan lan egiten zuten pertsona askok, gainera, beste lan batzuk egiten zituzten espetxe barruan, eta kasu batzuetan horren berri izateko modu bakarra, espetxeko espediente baten barruan mota horretako destinoak esleitu edo kendu izana aipatzen dela da.

Harresi barruko hirugarren ustiapen-modua espetxe-tailerrak izan ziren. Kartzeletan bertan muntatzen ziren tailerrak ziren, eta presoak bertan esplotatzen zituzten. Lantegi horien ekoizpena estatuarentzat edo erakunde pribatu batentzat izan zitekeen. Lan behartuaren modalitate hori oso ezaguna izan zen, diktadurak propagandarako erabili baitzuen.

Espetxeetatik kanpoko eskulan esklaboaren ustiapena modu anitzagoan egin zen. Espetxeetako koloniak eta Zigor-Destakamenduak antolatu ziren, presoak industria militarizatueta edo langile libreak erabiliz baino merkeago lan egiteko errudunak eskatzen zituzten enpresetara bidali ziren.

Vistas las distintas formas de trabajo esclavo que realizaban las personas que estaban fuera del sistema penitenciario, llega el momento de conocer las modalidades de explotación forzada a la que fueron sometidas aquellas que la dictadura había enviado a las cárceles.

Dentro de las prisiones las personas presas podían ser usadas como mano de obra forzada principalmente de tres maneras: trabajos para la propia prisión, trabajos en los huertos o plantaciones de las cárceles y los talleres penitenciarios.

La primera, y más común, era realizar las tareas necesarias para el mínimo funcionamiento de la vida dentro de una cárcel. Esto abarcaba un sinfín de posibilidades, que iban desde la oficina del director de la prisión a las cocinas. Consultando los expedientes penitenciarios se pueden conocer los diferentes destinos que ocuparon las personas presas, enfermeras, barberos, limpiadoras, brigadas, cocineras, fontaneros, oficinistas, etc.

La segunda, era realizar trabajos para la producción de alimentos destinados bien para cubrir las necesidades de la prisión bien para ser vendidas en el exterior. Esta forma de explotación dejó escasa evidencia documental, ya que muchas de las personas que trabajaban en ellos además realizaban otros trabajos dentro de la cárcel, siendo solo localizable en algunos casos gracias a que dentro de un expediente penitenciario se hace mención a la asignación o cese de este tipo de destinos.

La tercera forma de explotación intramuros fueron los talleres penitenciarios. Eran talleres que se montaban dentro de las propias cárceles y en los que las personas presas eran explotadas. La producción de estos talleres podía ser para el Estado, o para una entidad privada. Esta modalidad de trabajo forzada fue ampliamente conocida ya que la dictadura la utilizó de manera propagandística.

< Portuondoko badia betetzeko obra.
Obras de relleno de la ensenada de Portuondo.
Sukarrieta.

Espetxe Kolonia Militarizatuak 1939an sortu zituen Armadako Ministerioak²⁹, eta obra publikoak egiteko erabili ziren, langile libreek egin izan balituzte, estatu frankistak aurre egin ezingo liokeen kostua izango luketen azpiegitura handiak egiteko batez ere. Behartutako langileak, armadako ofizial profesionalen agindupeko batailoietan biltzen ziren, eta lantokietatik gertu barrakoiak eraikitzen ziren. Beraz, oso erraza da horiek kontzentrazio esparruen pare jartzea.

Eskulan esklaboaren zeregina, gerran kaltetuak edo suntsituak izan ziren etxebizitzak, azpiegiturak, eraikin publikoak, elizaren jabetzak edo monumentuak berreraikitzea zen.

Lan behartuaren bidez presoek zigorra jaso zuten beste modu bat Lurralde Suntsituen eta Konponketen Zerbitzu Nazionalak (gerra amaitu ondoren, Zuzendaritza) martxan jarritako berreraikitze-obretan izan zen.

Bestalde, gerra garaian, frankismoak gerra garatzeko estrategikotzat jotzen zituen enpresak militarizatu zituen. Kolpistek arazo bat aurkitu zuten: enpresa horien errendimendu osorako beharrezkoak ziren langile kualifikatu asko kontzentrazio-esparruetan edo espetxean zeuden. Diktadurarentzat konponbidea behartutako langileen enplegua izan zen. Horrela, hainbat arazo konpontzen zituzten, presondegien gaineko presio demografikoa lasaitzen zuten eta industriak errendimendu betean jartzen zituzten.

Oso ohikoa izan zen zigor destakamenduetara jotzea. Ustiapen mota hori, 1939an sortu zenetik 1970ean desagertu zen arte egon zen martxan. Gehienetan aire zabaleko kartzelak ziren. Presoak lantokiaren inguruko barrakoi batean bizi ziren, polizia armatuaren zaintzapean. Era askotako lanak egin zitzaizketen: azpiegiturak eraiki, meategietan, enpresetan, lan egin, etab.

Lan behartuko beste kasu batzuetan preso talde txiki bat, destakamendu bat osatu barik, espetxetik irteten zen enpresetan lan egiteko.



La explotación de mano de obra esclava fuera de las cárceles se realizó de forma más variada. Se pusieron en marcha colonias penitenciarias, destacamentos penales, se enviaron presos a industrias militarizadas o a empresas que simplemente solicitaban reos para realizar trabajos de forma más barata que empleando trabajadores libres.

Las Colonias Penitenciarias Militarizadas²⁹, fueron creadas en 1939 por el Ministerio del Ejército y se emplearon para la realización de obra pública, especialmente grandes infraestructuras, que de haber sido realizadas por trabajadores libres, hubieran tenido un coste al que el Estado franquista no podría haber hecho frente. Los trabajadores forzados eran agrupados en batallones al mando de oficiales profesiones del ejército y solían construirse barracones cerca de los lugares de trabajo, por lo que eran fácilmente confundibles con campos de concentración.

Otra forma en la que los presos redimieron condena por medio del trabajo forzado fue en las obras de reconstrucción puestas en marcha primero por el Servicio (Dirección, tras el final de la guerra) Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones.

Por otra parte, durante la guerra el franquismo militarizó las empresas que consideraba estratégicas para el desarrollo de la guerra. Los golpistas se encontraron con el problema de que muchos de los obreros cualificados, que eran necesarios para el pleno rendimiento de dichas empresas, estaban en campos de concentración o en prisión. La solución para la dictadura fue el empleo de trabajadores forzados. De esta forma

El cometido de la mano de obra esclava era la reconstrucción de viviendas, infraestructuras, edificios públicos, propiedades de la iglesia o monumentos, que habían resultado dañados o destruidos durante la guerra.

solventaban varios problemas, aflojaban la presión demográfica sobre los lugares de reclusión y ponían las industrias a pleno rendimiento.

Muy común fue el recurso a destacamentos penales. Esta forma de explotación estuvo en funcionamiento desde su creación en 1939 hasta su extinción en 1970. En la mayoría de los casos eran prisiones al aire libre, donde los presos vivían en un barracón en las inmediaciones al lugar de trabajo, vigilados por la policía armada. El trabajo que desempeñaban podía ser muy variado: construcción de infraestructuras, trabajo en minas, dentro de empresas, etc.

También se produjeron casos de trabajo forzado en los que un pequeño grupo de presos, sin llegar a formarse un destacamento, salían de prisión para realizar trabajos en empresas.

²⁹ BOE 260 zk. 1939/09/17an argitaratua. / BOE nº260 publicado el 17/9/1939. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1939/260/A05160-05162.pdf>

EGITEN ZIREN LAN MOTAK TIPOS DE TRABAJOS QUE SE REALIZABAN

Zehaztu diren lan behartu moduak aldatuz joan ziren denborarekin. Hasiera batean gerrarekiko kezka antzeman zitekeen, baina gerrak aurrera egin ahala eta dikta-dura abian jartzearekin, eskulan esklaboaren erabilera dibertsifikatzen joan zen. Gainera, kasu batzuetan, modu arbitrarioan, erregimeneko pertsona nabarmenek euren onurarako doan lan egitera behartu zituzten au-zokideak, eta beste pertsona batzuk lan umiliagarriak egitera behartu zituzten, elizak edo eraikin publikoak garbitzera, besteak beste.

Ohikoa izan zen presoak erabiltzea lubakiak irekitzeko, frontea garbitzeko, gerrako materiala edo gorpuak be-

Kolpearen osteko lehen uneetan, pertsona askok behartuta lan egin zuen gerra-frontearekin erlazionatutako gaian. rreskuratzeko edo intendentzia militarrekin erlazionatutako beste gai batzuetarako. Horri, industria militarizatueta lana gehitu beharko litzaioke. Gerrak kolpisten aldeko joera hartzen zuen heinean, zeregin

militarrak protagonismoa galduz joan ziren, mota guz-tietako azpiegiturak, zibilak zein militarrek, eraikitzearen eta konpontzearen mesedetan.

Azpiegitura militarren eraikuntzaren barruan, nabar-mentzekoak dira Pirinioetan zehar Espainiak II. Mundu Gerran parte hartzeko aukeraren aurrean muga defen-datzeko altxatutako gotorlekuak.

Azpiegitura zibilen eraikuntzaren barruan errepideak, trenbideak, portuak, aireportuak eta hegaldi-pistak, urte-giak, kanalak edo espetxe gisa funtzionatzeko eraikinen egokitzapena daude.

Las diferentes formas de trabajo forzado que se han de-tallado fueron variando con el tiempo. Si en un comienzo se podía apreciar una preocupación bélica, con el avanzar de la guerra y la puesta en marcha de la dictadura, el empleo de mano de obra esclava fue diversificándose. Además también se dieron casos en los que, de forma arbitraria, mientras que otras personas destacadas del régimen obligaron a vecinos a trabajar de forma gratuita para su beneficio, otras personas fueron obligadas a tareas hu-millantes como la limpieza de iglesias o edificios públicos.

Fue frecuente la utilización de prisioneros en la apertura de trincheras, tareas de limpieza del frente, desde la recu-peración de material de guerra a cadáveres, u otras cuestiones relacionadas con la intendencia militar. A ello habría de sumarse, el trabajo en las industrias mili-tarizadas.

A medida que la guerra va decan-tándose favorablemente para los golpistas, las tareas militares van perdiendo protagonismo en beneficio de la construcción y reparación de todo tipo de infraestructuras, tanto civiles como militares.

Dentro de la construcción de infraestructuras de tipo militar destacan los entramados de fortificaciones levan-tadas a lo largo del Pirineo para la defensa de la frontera ante la posibilidad de que España acabara participando de la II Guerra Mundial.

Dentro de la construcción de infraestructuras civiles apa-recen carreteras, líneas de ferrocarril, puertos, aeropuertos y pistas de vuelo, pantanos, canales o la adecuación de edificios para funcionar como prisiones.

En los primeros momentos tras el golpe, muchas personas trabajaron de forma forzada en cuestiones relacionadas con el frente de guerra.



^ Lamiarango bide-zubiaren obra, 1953 inguruan.

Obra del viaducto de Lamiaran. Hacia 1953.

ONURADUNAK BENEFICIARIOS

Eskulan esklaboaren erabileraren onurak nortzuk eta nola jaso zituzten oso galdera garrantzitsua da, eta oraindik erantzun gabe dago. Baina lan behartua erabili zen leku eta proiektu batzuk ezagututa, erraza da onuradunak nortzuk izan ziren asmatzea.

Sektore publikoan nabarmena da erakundeek onura maila guztietan, udaletatik hasi eta estaturaino, probintzietako diputazioetatik igarota. Batetik, gerrak eragindako kalteak berreraikitzeke lanak egin ahal izan zituzten, eta, bestetik, presoek lan behartua erabiltzeari esker kostu txikiko proiektu berriak jarri ahal izan zituzten martxan.

Sektore pribatuan zailagoa da eskulan esklaboaren erabileraren onuradunak aurkitzea. Langile behartuen kopurua esanguratsua zenean edo espetxe barruan lan egiten zutenean eskulan hori erabili zuten enpresak hautematea errazagoa da. Talde horretan, eraikuntzari eta azpiegiturei lotutako eraikuntza-enpresak edo industria astuna nabarmentzen dira, pertsona kualifikatuak behar zituztelako.

Una pregunta muy importante, y aun por responder, es quiénes y en qué manera se beneficiaron de la utilización de mano de obra esclava. Pero conociendo algunos de los lugares y proyectos donde se empleó el trabajo forzado es fácil hacerse una idea de quiénes fueron.

En el sector público es apreciable el beneficio de las instituciones a todos los niveles, desde los ayuntamientos al propio Estado pasando por las diputaciones provinciales. Por una parte pudieron acometer obras de reconstrucción de los daños causados por la guerra y por otra poner en marcha nuevos proyectos a bajo coste por el recurso al trabajo forzado de presos.

En el sector privado es más complicado localizar a los beneficiarios del uso de mano de obra esclava. Son más detectables las empresas que recurrieron a su uso cuando el número de trabajadores forzados empleados era significativo o este se producía dentro de las prisiones. En este grupo destacan empresas de construcción vinculadas a la realización e infraestructuras o la industria pesada por su necesidad de personal cualificado.

ONDORIOA CONCLUSIÓN

Diktadura garaiko esklabo lanari buruzko azalpen labur honen ondoren, garrantzitsua da geure buruari galde-tzea zein den gai honi dagokionez gizarte gisa dagokigun eginkizuna. Egia, Justizia eta Erreparazioko oinarritzko printzipioei jarraikiz, argi daude oraindik egin barik dauden lanak.

Egiari dagokionez, eskulan esklaboaren erabili zen eta haren erabileraz baliatu ziren lekuen kartografia osoa ezagutzea falta da oraindik. Euskadirentzat, zorionez, bada Fernando Mendiola egindako lehen hurbilketa bat, 107 lekutara iristen dena eta leku bakoitzean onura aterata zutenak jasotzen dituenak³⁰.

Justiziari dagokionez, lan behartuen sisteman parte hartu zuten pertsonak, erakundeek eta enpresek auzitegi baten aurrean erantzun beharko lukete. Protagonista zuzen asko jada ez daude gure artean, enpresa asko desagertu egin diren moduan, baina beste asko oraindik existitzen dira, eta, beraz, iraganeko izan duten erantzukizunari aurre egiteko aukera dago oraindik.

Biktimen erreparazioaren arloan urrats txikiak eman dira, gehienak gizarte zibilaren ekimenen ondorioz. Omenaldiak eta memoriak egin dira eta errepresaliatuen esplotazioa gertatu zen lekuak berreskuratu dira. Hala ere, enplegatzaileek oraindik ez dute aitortu euren erantzukizuna, bereziki zuzeneko onurak dituzten administrazio eta enpresen kasuan.

Después de esta breve explicación sobre el trabajo esclavo durante la dictadura, es importante cuestionarse cuál es el papel que como sociedad nos corresponde respecto a esta cuestión. Atendiendo a los principios fundamentales de Verdad, Justicia y Reparación son evidentes las tareas pendientes.

En lo que a Verdad se refiere, aún falta por conocer una cartografía completa de los lugares donde se utilizó mano de obra esclava y quién se benefició de su uso. Para Euzkadi, afortunadamente, existe un primer acercamiento realizado por Fernando Mendiola que recoge hasta 107 lugares y quiénes se beneficiaron en cada uno de ellos³⁰.

En lo que a la Justicia atañe, sería necesario que las personas, instituciones y empresas que participaran del sistema de trabajos forzados respondieran de sus actos ante un tribunal. Muchos de los protagonistas directos ya no están entre nosotros de la misma forma que muchas empresas habrán desaparecido, pero muchas otras aún existen, por lo que aún existe la posibilidad de afrontar su responsabilidad en el pasado.

En el ámbito de la Reparación a las víctimas se han ido dando pequeños pasos, en su gran mayoría como consecuencia de iniciativas de la sociedad civil. Se han hecho homenajes y memoriales y se han recuperado lugares donde se produjo la explotación de represaliados. Pero aún falta el reconocimiento por parte de los empleadores de su responsabilidad, especialmente en el caso de las administraciones y empresas directamente beneficiadas.

30 Mendiola, Fernando, "Lugares públicos y privados donde se utilizó trabajo forzado" Senderos de la memoria: Relación de espacios vinculados a la memoria de la Guerra Civil, Gasteiz, 2015.



BIBLIOGRAFIA BIBLIOGRAFÍA

Acosta, Gonzalo: El Canal de los presos (1940–1962): Trabajos forzados de la represión política a la explotación económica, Bartzelona, 2006.

Badiola, Ascensión: Cárceles y campos de concentración en Bizkaia (1937–1940), Donostia, 2011.

Beaumont, Edurne y Mendiola, Fernando: Esclavos de Franco en el Pirineo: La carretera Igal-Vidangoz-Roncal (1939–1941), Tafalla, 2006.

Egiguren, Joseba: Prisioneros en el campo de concentración de Orduña (1937–1939), Donostia 2011.

Gomez, Gutmaro: La Redención de Penas: La formación del sistema penitenciario franquista, Madril, 2008.

Lafuente, Isaías: Esclavos por la pratria: la explotación de los presos bajo el franquismo, Bartzelona, 2002.

Mendiola, Fernando: “Lugares públicos y privados donde se utilizó trabajo forzado”, Senderos de la memoria: Relación de espacios vinculados a la memoria de la Guerra Civil, Gasteiz, 2015.

Monago, Juan José: El Campo de Concentración de Nanclares de la Oca 1940– 1947, Gasteiz, 1998.

Oronoz, Aiala: A Pico y pala. Trabajos forzosos en Gipuzkoa. Destacamento Penal de Irun (1942–1944), Donostia, 2018.

Pastor, Fátima: El Batallón minero nº1 en las minas de Vizcaya, Bilbo, 2010.

Rodrigo, Javier: Cautivos: Campos de concentración en la España franquista, 1936–1947, Bartzelona, 2005.

< Sukarrietatik Bermeorako tranbiaren errekreazioa, José Vicente Coves Navaroren marrazkia. / Recreación del tranvía de Sukarrieta a Bermeo. Dibujo de José Vicente Coves Navarro, Euskotren/Burdinbidearen Euskal Museoaren Artxibategia. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

03.

ESKLA BOTA SUNA

BARKAMENA
LORTZEKO

ESCLAVITUD PARA REDIMIR



SARRERA

INTRODUCCIÓN

Gernika-Lumoren berreraikuntza gatibu errepublikarrekin
La reconstrucción de Gernika-Lumo con presos republicanos

JOSÉ ÁNGEL ETXANIZ ORTÚÑEZ "TXATO"
Gernikazarra historia taldea

1937ko apirilaren 26an, Alemaniako “Condor Legioa” eta Italiako “Aviazione Legionaria” izenekoen hegazki-nek egindako bonbardaketa basatiak ia osorik suntsitu zuen Gernika-Lumo. 1937ko apirilaren 28an Britainia Handiko *The Times* eta AEBetako *The New York Times* egunkarietan argitaratutako George Steer kazetariaren kronikak, gerra ekintza krudela nazioartean ezagutua izatea eta gerra gatazka batek sor zezakeen basakeriaren erreferenterik argiena bihurtzea eragin zuen. Gobernu militar kolpistak erruduna ez zela bera izan adierazi, eta sutearen eta suntsiketaren egileak “gorri-separatistak” zirela esan zuen. Ondorioz gertaera gaitzesgarriaren egileek euren ekintza kriminalaren frogak ezabatzeko ardura berezia izan zuten, eta bonbardatutako herriaren berreraikuntza propaganda frankistaren funtsezko zutabe bihurtu zuten: “gorri-separatistek suntsitu egiten dute, Espainia Berriak eraiki egiten du”³¹.

El 26 de abril de 1937 un brutal bombardeo ejecutado por las aviaciones de la “Legión Cóndor” alemana y la “Aviazione Legionaria” italiana, destruyó la localidad de Gernika-Lumo en su casi totalidad. La crónica del periodista George Steer, publicada el 28 de abril de 1937 en los diarios The Times británico y en The New York Times norteamericano, hizo que la cruel acción de guerra fuera conocida internacionalmente y convertida en el más claro referente de la barbarie que supone un conflicto bélico. La negación del hecho por parte del gobierno militar golpista, acusando a los “rojo-separatistas” de su incendio y destrucción, hizo que los autores del execrable hecho tuvieran especial celo en eliminar las pruebas de su criminal acto y convirtieran la reconstrucción de la localidad bombardeada en un pilar fundamental de la propaganda franquista: “los rojo-separatistas destruyen, la Nueva España construye”³¹.

31 Etxaniz Ortúñez, José Ángel y Palacio Sánchez, Vicente. “Presos políticos: mano de obra barata. El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938–1945).-En: Los campos de concentración y el mundo penitenciario en España durante la Guerra Civil y el franquismo. Crítica, 2003. Barcelona. 205. or / pág.

Gernikako agintari
frankista berriak
berehala hasi ziren
herria berreraikitze
mota guztietako
gestioak egiten, Gerra
Zibilaren eragozpena
hor zegoen arren.

1937ko ekainaren 6an, Salustiano Olazabal Udal Gestorako Presidenteari baimena eman zitzaion Burgosera joateko, bertan Berreraikuntzen Batzorde Teknikoarekin elkarrizketatzeko. Hilabete batzuk geroago, urte bereko urritik abendura bitartean, harremanak izan ziren tokiko agintarien eta jadanik plano batzuk eginak zituzten erregimen frankistako hierarkien artean. Plano horiek Burgosko Probintzia Auzitegian egon ziren ikusgai 1937ko abenduan, eta Franco jeneralak berak aztertu zituen³².

Berreraikuntza egiteko erabakiak hartzeko atzerapenaren aurrean, Udaleko bi kudeatzailek azkartasuna eskatzen zuen mozio bat aurkeztu zuten 1938ko otsailean³³. Bertako ezinegon argia ikusita, gobernadore zibilak eta probintziako diputazioko presidenteak esku hartu zuten, eta ordura arte gertatutako guztia “ofiziosoa” zela adierazi zuten, eta Berreraikuntzako Probintzia Batzordea sortzeko zain zeudela, ordurako Gonzalo de Cárdenas arduraduna Bilbon zegoen eta. Baina martxoaren 25ean dekretu batek lurralde “nazional” osoan edozein berreraikuntza ekintza ukatu zuen Gobernazio Ministerioak arau orokorrak eman arte.

32 Gernika-Lumoko Udala. Osokoaren Akordio Aktak. 1937–6–3ko, 1937–10–23ko.; 1937–11–21eko, 1937–12–4ko, 1937–12–23ko eta 1938–1–8ko saioak. Ayuntamiento de Gernika-Lumo. Actas de Acuerdo de Pleno. Sesiones de 3–6–1937; 23–10–1937; 21–11–1937; 4–12–1937; 23–12–1937 y 8–1–1938.

Las nuevas
autoridades
guerniquesas
franquistas
rápidamente
iniciaron todo
tipo de gestiones
para reconstruir la
localidad a pesar del
inconveniente de la
Guerra Civil.

El 6 de junio de 1937 ya se facultó al Presidente de la Gestora Municipal, Salustiano Olazábal, para que fuera a Burgos para entrevistarse con la Junta Técnica de Reconstrucciones. Meses después, entre octubre y diciembre del mismo año, se registraron contactos entre autoridades locales y jerarquías del régimen franquista, quienes ya habían confeccionado una serie de planos que se expusieron en la Audiencia Provincial de Burgos en diciembre de 1937 y que fueron examinados por el propio general Franco³².

Ante la demora de tomar decisiones para llevar a cabo la reconstrucción, dos gestores del Ayuntamiento presentaron en febrero de 1938 una moción exigiendo celeridad³³. Ante el claro malestar local, el Gobernador Civil y el Presidente de la Diputación provincial intervinieron manifestando que todo lo acontecido hasta entonces era “oficioso” estando a la espera de crear la Junta Provincial de Reconstrucción, dado que ya estaba en Bilbao su responsable Gonzalo de Cárdenas. Pero el 25 de marzo un decreto denegaba cualquier acto de reconstrucción en todo el territorio “nacional” hasta que el Ministerio de la Gobernación no dictase normas generales.

33 Ibidem. 1938–02–19ko saioa. Crescencio López eta Daniel Güenechea Riosfrancos jaunen mozioa. Ibidem. Sesión del 19–2–1938. Moción de los Sres. Crescencio López y Daniel Güenechea Riosfrancos.

LURRALDE SUNTSITUEN ERAKUNDEA EL ORGANISMO DE REGIONES DEVASTADAS

1938ko urtarrilaren 31n, Burgosen, Lurralde Suntsituen eta Konponketen Zerbitzu Nazionala sortu zen, eta 1939ko abuztuan, Zerbitzu horrek bere izena aldatu zuen, Lurralde Suntsituen eta Konponketen Zuzendaritza Nagusia (aurrerantzean, DGRDR) izenarekin. Gobernazio Ministerioaren menpe zegoen, eta bere helburua gerrak suntsitutako mota guztietako ondasunak berreraikitzea edo zaharberritzea helburu zuten proiektuak zuzentzea eta zaintzea izan zen. Bere zereginak arintzeko, bere lana probintzia-eta eskualde-bulegoetan deszentralizatu zuen, Bilbon bulegoa ezarri³⁴.

El 31 de enero de 1938 se creó en Burgos el Servicio Nacional de Regiones Devastadas y Reparaciones, que en agosto de 1939 modificó su denominación por la de Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, en adelante DGRDR. Dependiente del Ministerio de la Gobernación, su objeto fue dirigir y vigilar cuantos proyectos tuviesen por objeto reconstruir o restaurar bienes de toda clase destruidos por la guerra. Para agilizar sus cometidos descentralizó su labor en diferentes oficinas provinciales y comarcales, estableciendo oficina en Bilbao³⁴.



^ Agustín Agudo Susin, Gernikako geltoki suntsituan. Agudo familiaren artxiboa.

Agustín Agudo Susin en la estación destruida de Guernica. Archivo familiar Agudo.

Gernika-Lumon, 1938ko uztailaren 3ra arte, urtebete baino gehiago igaro arte, eta DGRDR eratu arte, ez zen berreraikitze-lanak bizkortzeko batzorde ofizialik sortu. Batzordea Udaleko kudeatzaileek eta udalerriko hainbat sektoretako ordezkariak osatu zuten.

Gernika-Lumoren berreraikuntza, beste herri batzuen bezala, guztiz ezinezkoa zen Estatuaren laguntza barik. 1939ko irailean, Francok erabakiak hartu zituen.

Estatuak bere gain hartu behar izan zuen ia erabat suntsituta zeuden lekuak berreraikitzea, eta guztira 102 herri sartu zitezkeen horien barruan; horretarako, Legea bete behar zen. 1939ko urriaren 12an, Gernika-Lumok irailaren 23ko Adopzio

Legeari heldu zion. Lege horren bidez, Franco jeneralak, Estatuburu moduan, herria bere babespean hartu zuen eta Udal Araubide Iragankorra ere ezarri zuen. Araubide horrek udal-jarduera kontzentratzea, Estatuak udal-bizitzan kontrol-organo gisa esku hartzea edo ondoko udalerrri bat atxikitzea (Ajangizekin egin zen bezala) eta salbuespenak zituen zerga- eta ekonomia-araubide propioa izatea ahalbidetzen zuen³⁵.

1939ko abenduan, Gernika-Lumoko Berreraikuntza Plana diseinatuta zegoen. Egileak Gonzalo de Cárdenas, DGRDTko zuzendariordea, eta Luis María de Gana, Bizkaiko Probintzia Batzordeko burua izan ziren³⁶.

En Gernika-Lumo, hasta el 3 de julio de 1938, transcurrido más de un año después y constituida ya la DGRDR, no se llevó a cabo la creación oficial de una comisión para acelerar las tareas de su reconstrucción. La comisión estuvo compuesta por gestores del Ayuntamiento y representantes de distintos sectores del municipio.

El Estado debió de tomar a su cargo la reconstrucción de aquellos lugares cuya destrucción era casi total, siendo los susceptibles de ser adoptados un total de 102 pueblos, para lo cual había que acogerse a la Ley. El 12 de octubre de 1939 Gernika-Lumo se acogió a la Ley de Adopción del 23 de se-

La envergadura de la reconstrucción de Gernika-Lumo, como de otras localidades, resultaba del todo imposible si no era con la ayuda del Estado. En setiembre de 1939 Franco toma decisiones.

tiembre, por la cual el general Franco, en calidad de Jefe del Estado, adoptaba bajo su protección a la localidad, así como a disponer de un Régimen Municipal Transitorio que permitía concentrar la acción municipal, la intervención del Estado en la vida municipal como órgano de control, o el poder anexionarse un municipio vecino (como se hizo con Ajangiz), así como disfrutar de un régimen fiscal y económico propio con exenciones³⁵.

En diciembre de 1939 el Plan de Reconstrucción de Gernika-Lumo ya estaba trazado, siendo sus autores los arquitectos Gonzalo de Cárdenas, Subdirector de la DGRDT y Luis María de Gana, jefe de la Comisión Provincial de Bizkaia³⁶.

³⁴ "Organismos del Nuevo Estado. La Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones". Reconstrucción n° 1. 2-4 orr. / pág.
³⁵ Estatuko Aldizkari Ofiziala, 280 zk. 1939ko irailaren 23ko Dekretua, estatu- buruak gerrak kaltetutako herriak bere hartzea arautzen duena. Boletín Oficial del Estado, n° 280. Decreto de 23 de setiembre de 1939, regulando la adopción por el Jefe del Estado de localidades dañadas por la guerra.

³⁶ Cárdenas, Gonzalo de. Arquitecto. "Estudio de un pueblo adoptado: Guernica. Revista Reconstrucción, n° 1 Abril de 1940. 22 a 27 orr. / pág.

ESKULANA LA MANO DE OBRA

Erregimen militarren eta DGRDRren hierarkek diseinu-eta plangintza- alderdiak konpontzea lortu zuten, baina *Reconstrucción aldizkariak aipatzen zuenez, 1939ko uz-tailera arte, SRDk ez zuen gehikuntzarik hartu, besteak beste, lizentziamendu militarrek beharrezko teknikari eta langile eskudunak eman arte itxaron nahi izan zelako. Horiek, gatibualdia jasan zutenekin batera, Estatuko erakunde horri borroka-fronteetan eta kartzet-letan ikasitako zerbitzu- eta sakrifizio- espiritua eman zioten*³⁷. Adoptatutako herrietan, berreraikitze lanen barruan eta jasandako kalteak konpontzeko lanak baliatuz, urbanizazio berriak proiektatu ziren, eta horietan kontuan hartu behar zen, herriek euren izaera tipikoa ez galtzea, bai kokapenari, bai arkitekturari zegokienez. Baina hori ez zen Gernika-Lumon errespetatu.

Los jefes del régimen militar y de la DGRDR consiguieron solucionar los aspectos de diseño y planificación, pero como la revista *Reconstrucción* reseñaba, hasta julio de 1939 no tomó incremento el SRD, entre otras razones porque se quiso esperar a que el licenciamiento militar proporcionara los técnicos y personal competente necesario que, juntamente con los que habían sufrido cautiverio, impregnaran a este organismo estatal de espíritu de servicio y sacrificio aprendido en los frentes de combate y en las cárceles³⁷. En los pueblos adoptados, en las labores de su reconstrucción y aprovechando los daños sufridos, se proyectaron nuevas urbanizaciones en las que debía de tenerse en cuenta, que los pueblos no perdieran su carácter típico, tanto en su ubicación como en su arquitectura. Pero ello en el caso de Gernika-Lumo no se respetó.

Gernikako geltokiko mantentze-lanetako tailerrak, 1937ko bonbardaketaren ondoren suntsituak. Talleres de mantenimiento de la estación de Guernica destruidos tras el bombardeo de la villa en 1937. Gernikazarra Historia Taldearen artxiboa. Archivo Gernikazarra Historia Taldea.



ZIGORREN ARINTZEA LANAREN BIDEZ

REDENCIÓN DE PENAS POR EL TRABAJO

DGRDRk hainbat herri eta leku berreraikitzeo obrak egin zituen, Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Patronatuaren³⁸ esku zeuden presoek kanpamenduak ezarriz.

Frankismoak “lanaren bitartez zigorrak arintzeko” sistema erabili zuen espetxeak husteko eta gerra zibilaren ondoren azpiegiturak eta herriak berreraikitzeo eskulan merkea lortzeko. Funtzionamendu-sistema hori borondatezkoa eta ordaindua izan zen, preso politikoez pentasatua, eta lan egindako egunen ordez espetxean igaro beharreko egunak murriztean zetzan.

Funtsezko araua 1938ko azaroaren 7ko Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Dekretua izan zen. Horren aurrekaria, 1937ko maiatzaren 28ko “gerrako presoek eta delitu arruntengatik preso dauden lan ordainduari buruzko” Zirkularra izan zen. Lanaren inguruko “birsortze-lanerako espiritu” hori jarraitu zuten Gobernu Lehendakartzaren mende zeuden Espetxe destakamenduek eta Zigor Kolonia Militarizatuek (1939ko irailaren 8ko Legea). Presoak Langileen Batailoietan, Soldadu Langile Zigor-tuen Batailoietan, Dizi-plinazko Batailoietan, Auzolandegietan eta Zigor Destakamentuetan zeuden modalitateek osatu zuten gerrako presoak eskulan merke gisa erabiltzeko balio izan zuten gerraosteko dizi-plina- tresnen zerrenda luzea. Tresna horiek zigor-sistematik kanpo sortu ziren, gerrako presoentzat, horietako asko inolako delituengatik kondenatuta egon ez arren. 1942ko abenduaren 14ko beste ministro-agindu batek zerbitzu hori aldatu zuen, eta Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Mesedeetako Andre Mariaren Patronatu Nagusia izena hartu zuen, Presondegi-tako Zuzendaritza Nagusiaren³⁹ mendekoa. Aurrerantzean, PZN-RPT.

38 Estatuko Aldizkari Ofiziala, 103. zenbakia, 1938ko urriaren 11koa. Justizia Ministerioaren Agindua, 1938ko urriaren 7koa, Lanaren bidez Zigorrak Arintzeko Patronatu Nagusia sortzen duena. “La Justicia de Franco. Redención de Penas por el Trabajo”. Reconstrucción argitaletxea. Mexiko 1940.

Las obras de reconstrucción de las distintas localidades y lugares por la DGRDR se llevaron a cabo mediante el establecimiento de campamentos de reclusos sometidos al Patronato de Redención de Penas por el Trabajo³⁸.

El sistema de “redención de penas por el trabajo” fue utilizado por el franquismo para vaciar las cárceles y obtener mano de obra barata para las tareas de reconstrucción de infraestructuras y localidades llevadas a cabo después de la Guerra Civil. Este sistema de funcionamiento tuvo un carácter voluntario y remunerado, ideado para presos políticos y consistía en redimir días de prisión por días de trabajo.

La norma fundamental fue el Decreto de Redención de Penas por el Trabajo de fecha 7 de noviembre de 1938, cuyo precedente fue la Circular de 28 de mayo de 1937 “sobre trabajo remunerado de los prisioneros de guerra y presos por delitos comunes”. Este “espíritu de labor regenerativa” en torno al trabajo fue seguido por los “Destacamentos Penales y Colonias Penales Militarizadas dependientes de Presidencia del Gobierno (Ley de 8 de setiembre de 1939). Las distintas modalidades de encuadramiento de prisioneros en los Batallones de Trabajadores, de Soldados Trabajadores Penados, Batallones Disciplinarios, Campos de Trabajo y Destacamentos Penales, compusieron la larga relación de instrumentos disciplina-rios de posguerra que sirvieron para utilizar como mano de obra barata a prisioneros de guerra, instrumentos creados al margen del sistema penal para prisioneros de guerra, muchos de los cuales no estaban condenados por delito alguno. Otra Orden Ministerial de 14 de diciembre de 1942 modificó este servicio que pasó a denominarse Patronato Central de Nuestra Señora de la Merced para la Redención de Penas por el Trabajo, dependiente de la Dirección General de Prisiones³⁹. En adelante RPT.

Boletín Oficial del Estado nº 103 de 11 de octubre de 1938. Orden del Ministerio de Justicia de 7 de octubre de 1938 por la que se crea el Patronato Central para la Redención de Penas por el Trabajo. Folleto “La Justicia de Franco. Redención de Penas por el Trabajo”. Editorial Reconstrucción. México 1940.

Kondenaren murrizketa, lan egindako egun bakoitzeko egun batekoa zen, betiere zehaztuz “benetako errendimendua ez zela izan behar langile libre batena baino txikiagoa”, 1937an ezarritako ordainsariekin: 2 pezeta eguneko (1,5 mantenurako) eta 0,50 modu librean erabiltzeko, 2 pezeta emazteari ematen zitzaizkion ezkontutakoen kasuan, eta pezeta bat gehiago 15 urtetik beherako (edo adin horretatik gorako baina ezgaitutako) seme-alaba bakoitzeko. Langile presoak haien kondenaren arabera hautatu ziren, eta “arinenak” lehenetsi ziren (12 urte eta egun batetik beherako kondena zutenak), argudio honekin: presoak, kondena azkar amaitu eta etxera eta lan libreria itzultzean, pozez beteta murgilduko zen aberria handitzeko lanetan. Baina funtsezko asmoa–lan-esplotazioaz gain–presoaren eta haren senideen ideologia menderatzea zen ikuspegi politikotik eta espiritualetik, helburua, lana eragiteaz gain, Estatu Berriaren oinarritzko printzipioetan hezte-ere bazelako⁴⁰.

PZN-RPTren esku zegoen lanaren antolaketari dagokionez, hainbat modalitate sortu ziren, hala nola espetxe-kolonia militarizatuak, DGRDR (Gernika Lumoko kasua) edo espetxe tailerrak (figura horren mende egon ez arren, Astra, Unceta y Cía. S. A.-n eta Talleres de Guernica S.A.-n presoak egon ziren).

Presoen Kontzentrazio Esparruen Ikuskaritzan funtzionatu zuen sistemarekin ez bezala, kasu hauetan enpresa pribatuetan ere egin zituzten lanak presoak, enpresentzat oso onak ziren baldintzetan presoak lagatzea kontratatuz Estatuarekin, hori guztia 1938an sortutako Mesedeetako Andre Mariaren patronatuaren bidez⁴¹.

La reducción de condena era de un día por cada día trabajado, siempre matizando que fuera “con rendimiento real no inferior a un obrero libre”, con unas retribuciones establecidas en el año 1937: 2 pesetas por día (1,5 para manutención) y 0,50 de libre disposición), 2 pesetas que se entregaban a la mujer en caso del que fuera casado y 1 peseta más por cada hijo menor a 15 años (o mayor de esa edad, pero incapacitado para el trabajo). La selección de los presos trabajadores se hizo en función de la condena de los mismos, teniendo preferencia por las más “leves” (inferiores a 12 años y un día) con el argumento que el preso, al redimir rápidamente su condena y retornar a su hogar y a su trabajo libre, se incorporaría jubiloso a las labores del engrandecimiento patrio. Pero la intención fundamental –además de su explotación laboral–, fue el doblegar espiritual y políticamente la ideología del preso y sus familiares, puesto que además del trabajo se trató de reeducar en los principios básicos del Nuevo Estado⁴⁰.

En cuanto a la organización del trabajo dependiente del RPT, se crearon diversas modalidades, como las Colonias Penitenciarias Militarizadas, la DGRDR (caso de Gernika- Lumo) o los Talleres Penitenciarios (aunque no fuera bajo esta figura, hubo presos en Astra, Unceta y Cía. S. A., y en Talleres de Guernica S. A.).

Al contrario del sistema que funcionó en la Inspección de Campos de Concentración de Prisioneros, en estos casos los trabajos los llevaron a cabo también empresas privadas que contrataban al Estado la cesión de los presos en unas condiciones muy ventajosas para ellas, todo ello mediante el patronato de Nuestra Señora de la Merced creado en 1938⁴¹.

39 Estatuko Aldizkari Ofiziala, 356. zk., 1942ko abenduaren 22koa. Justizia Ministerioaren Agindua, 1942ko abenduaren 14koa, Lanaren bidez Zigorrak Arintzeari buruz emandako xedapenak jasotzen dituen, ezarritako aldaketekin. Agindu horrek ordezkatu egin zuen Lanaren bidez Zigorrak Arintzeko Patronatu Nagusia, eta, horren ordez, Lanaren bidez Zigorrak Arintzeko Mesedeetako Andre Mariaren Patronatu Zentrala eratu zuen. Boletín Oficial del Estado nº 356 de 22 de diciembre de 1942. Orden del Ministerio de Justicia de 14 de diciembre de 1942 por la que se recogen las diversas disposiciones dictadas en relación con la Redención de Penas

40 por el Trabajo, con las modificaciones que se establecen. Esta Orden sustituyó el Patronato central para la Redención de Penas del Trabajo por el Patronato central de Nuestra Señora de la Merced para la Redención de Penas por el Trabajo. Rodríguez Teijeiro, Domingo. “El sistema franquista de Redención de Penas por el Trabajo en la segunda mitad de los años cuarenta: de los presos políticos a los comunes”.-: Revista de Historia de las Prisiones 2. Zk. 2016. urtea. 190–191. orr. / pág.

ZIGOR DESTAKAMENTUAK DESTACAMENTOS PENALES

Preso arruntentzat edo gerrako presoentzat lan behartuak egiteko zigorra ohikoa eta arrunta izan zen garai batean. 1911tik aurrera, Espainian, presoak obra publikoetan erabiltzea arautzen zuen Errege Dekretu baten bidez berreskuratu zen, eta II. Errepublika iritsi zenean ezabatu egin zen. Baina Gerra Zibila hasi zenean, uztailaren 26an aldarrikatutako Dekretu baten bidez, berreskuratu egin zen, eta Laneko esparruen ezarpena arautu zen. Horietan, Errepublikaren aurka konspiratzeagatik zigortutakoen eskulana aprobetxatzen zen. Baina, militar kolpisten jurisdikziopeko eremuan eskuratu zuen benetako izaera, “Zona Nazionalea” deiturikoan, geroago diktadurako Espainian, Kontzentrazio Eremuak, Langileen Batailoiak, Zigor Destakamentuak eta Espetxe koloniak erabiliz.

La condena a trabajos forzados para presos comunes o prisioneros de guerra fue habitual y común en tiempos pasados. A partir de 1911 fue recuperado en España por un Real Decreto que regulaba la utilización de los presos en obras públicas, siendo suprimido con la llegada de la II República. Pero al estallar la Guerra Civil, mediante un Decreto promulgado el 26 de julio se recuperó, regulándose el establecimiento de Campos de Trabajo en los que se aprovechaba la mano de obra de aquellos condenados por conspirar contra la República. Pero donde verdaderamente adquirió carta de naturaleza fue en la zona bajo jurisdicción de los militares golpistas, la llamada “Zona Nacional”, más tarde la España de la dictadura, mediante la utilización de Campos de Concentración, Batallones de Trabajadores, Destacamentos Penales y Colonias Penitenciarias.

41 Zigorren arintzearen gai horren ikuspegi zabalagorako, ikus: Olaizola Elordi, Juanjo. “Trabajo forzado y ferrocarril. Destacamentos penales y construcción ferroviaria”. IV. Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, 2006ko irailaren 20, 21 eta 22. 3-5 orr. / Para una visión más amplia de este tema de la redención de penas véase: Olaizola Elordi, Juanjo. “Trabajo forzado y ferrocarril. Destacamentos penales y construcción ferroviaria”.-En: IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga 20, 21 y 22 de setiembre de 2006. Págs.- 3-5.

42 Zigorren arintzearen gai horren ikuspegi zabalagorako, ikus: Olaizola Elordi, Igualmente para los Destacamentos Penales véase la citada obra de Olaizola.

43 Polizia Armatua eta Trafikokoa Francoren diktaduran existitu zen polizia-kidego bat izan zen. “Grisak” ezizenez ezagutuak izan ziren, euren uniformearen kolorearengatik. / El Cuerpo de Policía Armada y Tráfico fue un cuerpo policial que existió durante la dictadura franquista. Fue conocido popularmente como “los grises” por el color de su uniforme.

Berreraikuntza-, meatzaritza-, errepide-konponketa-, nekazaritzako lan- edo trenbide-lan gisa interes nazionalerikotzat kalifikatutako herri-lanak egiteko sortu ziren. Zigor Destakamentuak 1939ko azaroaren 14ko Agindua argitaratu ondoren jarri ziren martxan. Agindu horrek ezartzen zuenez, *aurrerantzean, zigortutako orok lanbide bat gauzatu eta ikasi beharko du, ez badaki, bere errua ordaintzeko, lanaren bidez bizitza zintzoko ohiturak eskuratzeko eta berriro bide okerrera ez erortzeko, Aberriaren oparotasunari laguntzeko, familiari laguntzeko eta Estatu, bera espetxean mantentzearen zamatik libratzeko*⁴².

1940an, zigor destakamentu ugari ezarri ziren, eta horietan, Estatuko DGRDR erakundearen, edo kontratatutako enpresa pribatuen bidez, berreraikitze-lanak egin ziren 70 destakamentutan, guztira 5.155 preso langile izanda, Lanaren Bidez Zigorrak Arintzeko Patronatu Nagusiaren arabera, enpresek eta espetxeetako funtzionarioek araututa eta Polizia Armatuko unitateek zainduta⁴³.

Creados para la realización de obras públicas calificadas de interés nacional como labores de reconstrucción, minería, reparación de carreteras, trabajos agrícolas u obras del ferrocarril, los Destacamentos Penales se pusieron en marcha tras la publicación de la Orden del 14 de noviembre de 1939 que establecía que *en adelante, todo penado habrá de trabajar y aprender un oficio, si no lo sabe, para redimir su culpa, adquirir mediante el trabajo hábitos de vida honesta que le preserven de ulteriores caídas, contribuir a la prosperidad de la Patria, ayudar a su familia y librar al Estado de la carga de su mantenimiento en prisión*⁴².

En 1940 se establecieron numerosos destacamentos penales donde a través del organismo del Estado, la DGRDR o de empresas privadas contratadas, se llevaron labores de reconstrucción en 70 destacamentos que contaron con un total de 5.155 presos trabajadores, según el Patronato Central para la Redención de Penas por el Trabajo, regulados por las empresas y funcionarios de prisiones y custodiados por unidades de la Policía Armada⁴³.



^ Atzealdean dagoeneko berreraikita zegoen tren geltokia, ikus daiteke. Gernika-Lumo (1941).

Al fondo se aprecia la estación de tren ya reconstruida. Gernika-Lumo (1941).



EZ DAGO ESKULANIK

NO HAY MANO DE OBRA

la erabat suntsituta zegoen Gernika-Lumo berreraikitzeko eskulana behar izan zen, eta herrian ez zegoen behar adina. Gernikako biztanleria 3.381 biztanlera murriztu zen 1940an, gerra zibilaren ondorioz: kanpainan eta bonbardaketaren ondorioz hildakoak, iheslariak, exiliatuak, presoak, erbestertuak eta mobilizatutakoak (1936tik 1941era bitarteko kintak). Lehendik zegoen eskulana, gizon-emakumeak, tokiko lantegietan lan egiteko erabili zen, lantegi horietako batzuk Espainiako industria-gune militar garrantzitsuenaren parte baitziren. Egoera horren aurrean, agintari frankistek herriaren berreraikuntza errazenaren alde egitea erabaki zuten: eskulan behartua erabiltzea, preso politikoak.

Destruída casi en su totalidad, para realizar el volumen de reconstrucción de Gernika-Lumo fue necesaria mano de obra que en la localidad no existía en la cantidad necesaria. La población guerniquesa se redujo a 3.381 habitantes en 1940 por efectos de la Guerra Civil: muertos en campaña, por el bombardeo, huidos, exiliados, presos, desterrados y los movilizados (quintas de 1936 a 1941). La mano de obra existente, hombres y mujeres, fue utilizada para trabajar en las fábricas locales dado que parte de las mismas formaban parte del complejo industrial militar más importante de España. Con este panorama, las autoridades franquistas decidieron optar por lo más fácil para llevar a cabo la reconstrucción de la localidad: utilizar mano de obra convicta, presos políticos.

< Tunel txikien segida batek Bermeora iristea ahalbidetzen du. Una sucesión de pequeños túneles permiten llegar a Bermeo. Burdinbidearen Euskal Museoaren artxiboa. Archivo Museo Vasco del Ferrocarril.

PRESOEN IRITSIERA LA LLEGADA DE PRESOS

1938ko apirilaren amaieran, Deustuko kontzentrazio esparrutik 200 preso iritsi ziren Gernika-Lumora, garbitzeko eta hondakinak kentzeko lanak egitera, Guardia Zibilaren zaintzapean. Izan ere, gobernadore zibilak 600 preso eskatu zizkion 1938ko martxoan Estatu Nagusiko Mobilizazio, Instrukzio eta Suspertze Zuzendaritza Nagusiari, garbiketa, eraispen eta hondakinak kentzeko lanak egiteko; azpiegiturak, bideak eta errepideak konpontzeko edo basoberritzeak egiteko Durangon, Erandion, Orozkon, Zornotzan, Mungian edo Gernika-Lumon, eta udalei ostatuaz arduratzeko eskatu zien⁴⁴.

Gernika-Lumora maiatzean iritsi zirenean, Udalak Pasi-lekuko Eskola Publiko Nazionaletan eman zien ostatu-bertan, ekainean zehar, presoek konponketa-lanak egin zituzten, bonbardaketaren ondorioz hondatuta baitzeuden-, baina aurretik desadostasuna adierazi zuen Gatibuen Bulegoan, ez baitzegoen ados haien mantenua ordaintzearekin, horretarako diru-sarrerarik ez zuelako. Azkenean, Estatuarekin egindako akordio batean oinarrituta, Estatuak 1,65 pezeta ordainduko ziotuen eta Udalak 0,25 zentimo. Janaria Calzadak egoitza egiten zen⁴⁵. Baina arazo bat sortu zen gatibuak zeuden lekuarengatik eta pertsona multzo hori hartzeko zuen ezintasun nabarmenarengatik, eta presoak beste leku egokiago batera lekualdatzeko gestioak hasi ziren. Agustindarren Ikastetxea izan zen hautatutakoa, baina une hartan Ospitale Militar gisa erabiltzen ari zenez leku hark zituen saneamendu-baldintza txarrekin eragindako osasungarritasun-arazoen ondorioz leku hori baztertu egin zuten⁴⁶.

⁴⁴ Badiola Ariztimuño, Ascensión. La represión franquista en el País Vasco. Cárceles, campos de concentración y batallones de trabajadores en el comienzo de posguerra. Doktoretza tesia, 2015. urtea. Or. 211-212/ pág.

⁴⁵ Gernika-Lumoko Udala. Udalbatzaren erabakien aktak. 1938-05-7ko eta 28ko eta 1938-06-4ko saioak. / Ayuntamiento de Gernika-Lumo. Actas de Acuerdos de Pleno. Sesiones del 7 y el 28-5-1938 y del 4-6-1938.



Los primeros presos que llegaron a Gernika-Lumo fueron un total de 200 procedentes del campo de Concentración de Deusto a finales de abril de 1938 para llevar a cabo labores de limpieza y desescombro, bajo la custodia de la Guardia Civil. Ello fue debido a la petición que el Gobernador Civil, quien solicitó en marzo de 1938 a la Dirección General de Movilización, Instrucción y Recuperación del Estado Mayor la cantidad de 600 prisioneros para emplearlos en labores de limpieza, derribo y desescombro; reparaciones de infraestructuras, caminos, carreteras o repoblación forestal, para localidades como Durango, Erandio, Orozko, Amorebieta, Mungia y Gernika-Lumo, instando a que los respectivos ayuntamientos se encargaran del alojamiento y manutención⁴⁴.

Llegados a Gernika-Lumo en mayo, el Ayuntamiento los alojó en las Escuelas Públicas Nacionales del Pasileku—donde los reclusos realizaron durante el mes de junio labores de reparación de las mismas, deterioradas por el bombardeo—, no sin antes mostrar su disconformidad a la Oficina de Prisioneros, al no estar de acuerdo con abonar la manutención de los mismos, por no contar con ingresos para ello. Al final, en un acuerdo con el Estado, se concretó que este abonara 1,65 pesetas y el consistorio 0,25 céntimos. La comida se elaboraba en la Residencia Calzada⁴⁵. Pero surgió un problema por el lugar de internamiento y la manifiesta incapacidad del mismo para alojar tal contingente de personas, iniciándose gestiones para el traslado de los prisioneros a otro lugar más adecuado. El elegido fue el Colegio de los Agustinos, pero los problemas de salubridad por las malas condiciones de saneamiento que presentaba el lugar, al ser utilizado en ese momento como Hospital Militar, descartaron el establecimiento⁴⁶.

< Bermeoko Espetxe-destakamentuko presoak Sukarrietatik Bermeorako trenbidea eraikitze lanetan, Guardia Zibilaren zaintzapean. Presos del Destacamento Penitenciario de Bermeo trabajan en las obras de construcción del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo bajo la atenta vigilancia de la Guardia Civil. Euskotren/Burdinbidearen Euskal Museoaren Artxibategia. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

⁴⁶ Ibidem. 1938ko irailaren 9ko saioa. / Sesión del 9-9-1938.

1938ko abenduan, Lurralde Suntsituak erakundeko Zuzendari Nagusia Gernika-Lumora etorri zen, eta gatibuentzako ostatu gehiago eskatu zuen.

Une hartan Ospitale Militarrek hartzen zuen Agustindarren lkastetxea proposatu zitzaion berriro. Proposamena ondo iruditu zitzaion, bertara mila gatibu eraman gura zirelako, baina ez zuen ulertzen horrelako instalazio hori zelan zegoen suntsitutako herri batean. Beraz, Ospitale Militarra bertatik kentzen saiatu zen (hala egin zen 1940ko ekainean), “berreraikitzaileei ostatu emateko”. Gatibu langileak eta gatibu gaixoak elkartzeko erabaki horrek arazoak eta desberdintasunak eragin zituen tokiko, probintziako eta nazioko hierarkien artean, eta gatibuak Agustindarretara eta moja Josefinen komentura (Mestikan) eramatea erabaki zen, ohiko presoentzako kartzela zen lekura, hain zuzen ere⁴⁷.

“Foru-hiribildua” berreraikitzeko gatibu kopuru handiari ostatu emateko beharra, Lurralde Suntsituak erakundearen proiektu bat eta planoak daudelako ere egiaztatu da, data zehatzik gabeak, baina 1938. urtearen amaierakoak, “Kontzentrazio-eremu” bat eraikitzeko, Gernika-Lumoko Udaletxean dagoen dokumentazioak erakusten duenez. Kokapena Txaportan zegoen, Arabietarako bidearen ondoan, urte batzuk geroago zabortegi moduan erabili ziren udal-lurretan, gaur egun merkataritzako azalera handia (Eroski) dagoen lekuan. Dokumentazio horretan hainbat alderdi ikus daitezke, barraкоиak nabarmenduz⁴⁸.

Une hartan Ospitale Militarrek hartzen zuen Agustindarren lkastetxea proposatu zitzaion berriro. Proposamena ondo iruditu zitzaion, bertara mila

Se le propuso nuevamente el Colegio de los Agustinos, ocupado entonces por el Hospital Militar. Le pareció bien la propuesta, pues trataba de instalar mil prisioneros, aunque no entendía como había tal instalación en un pueblo devastado, por lo que trataría de que el Hospital Militar fuera suprimido (como así se hizo en junio de 1940) para “alojar” a los “reconstructores”. Esta decisión de juntar prisioneros trabajadores y prisioneros enfermos motivó problemas y diferencias entre distintas jerarquías locales, provinciales y nacionales, decidiendo ubicar a los prisioneros tanto en los Agustinos como en el convento de las monjas Josefinas (en Mestika), lugar que hacía de cárcel para presos comunes⁴⁷.

La necesidad de alojar a un importante número de prisioneros para la reconstrucción de la “villa foral” está también constatada por la existencia de un proyecto y planos, sin fecha concreta pero de finales de 1938, del organismo Regiones Devastadas, para la construcción de un “Campo de Concentración”, según documentación existente en el Ayuntamiento de Gernika-Lumo, cuya ubicación estaría en Txaporta, junto al camino a Arabieta, en terrenos municipales que años después se utilizaron como basurero y que hoy el lugar se corresponde con una gran superficie (Eroski). En dicha documentación se puede apreciar distintos aspectos, resaltando los barracones⁴⁸.

En diciembre de 1938 visitó Gernika-Lumo el Director General de Regiones Devastadas solicitando más alojamiento para prisioneros.

ESKULAN MERKEA MANO DE OBRA BARATA

Gernika-Lumo berreraikitzeko lanetan aritu ziren preso politikoen jatorria askotarikoa izan zen, baina batez ere penintsularen hegoaldekoak ziren. Frankismoaren espetxe-unibertsoko edozein establezimendutan hasi zen, Miranda de Ebron, Oviedon, Leonen, Astorgan, Madrilen, Padulen, Zaragozan, Burgosen, Bilbon... edo Langileen, Soldadu Langileen edo Zigortuen Batailoietan, eta baita Zigorrek Murritzeko Legeari atxikitakoetan ere, gehienei heriotza-zigorrek edo zigor luzeak barkatu ondoren. Horrela, kartzeletatik eta zigor-arloko espetxeetatik ihes egin eta zigor luzea murriztu ahal izaten zuten. Baldintza horietan iritsi ziren “foru hiribilduko” tren geltoki sunsitura, kasu guztietan gizagabetzat kalifikatutako bidaia amaigabe baten ondoren—frankismoaren espetxe-geografiako hainbat lekutatik—, merkantzien bagoietan pilatuta, higiene barik, gaizki elikatuta, eta, askotan, gaixorik.⁴⁹

La procedencia de los presos políticos para reconstruir Gernika-Lumo fue diversa, pero principalmente del sur de la península. Se inició en cualquiera de los establecimientos del universo penitenciario del franquismo como Miranda de Ebro, Oviedo, León, Astorga, Madrid, Padul, Zaragoza, Burgos, Bilbao, etc., o adscritos a Batallones de Trabajadores, de Soldados Trabajadores o Penados, y acogidos a la Ley de Redención de Penas, tras serles conmutadas a la mayoría penas de muerte o largas condenas, y huir así de cárceles y penales y poder recortar la larga condena. Bajo esas condiciones es como llegaron a la destruida estación del ferrocarril de la “villa foral” después de un interminable viaje —desde distintos puntos de la geografía penitenciaria franquista—, en todos los casos calificado de inhumano, amontonados en vagones de mercancías, sin higiene, mal alimentados, desnutridos, y en muchos casos enfermos⁴⁹.

47 Leku horretan ere presoek egonaldiak arrastoa utzi zuen. Arola artista muralista katalanak friso erlijioso batzuk margotu zituen. 70eko hamarkadan suntsitu zituzten, komentuari pisu bat gehiago altxatu eta egoitza bihurtu ondoren. / En este lugar la estancia de presos también dejó rastro. Una serie de frisos religiosos fue pintada por el artista muralista catalán Arola. Fueron destruidos en los años 70 tras levantar un piso más al convento y convertirlo en residencia.

48 Gernika-Lumoko Udala. Suntsitutako eskualdeen dokumentazioa. 9. kutxa. / Ayuntamiento de Gernika-Lumo. Documentación de Regiones Devastadas. Caja n° 9.

49 Zabalgogeaskoa, Olga eta Jáuregui, Vicent von (Vicente del Palacioren ezizena). “La reconstrucción de Gernika. Entrevista con las cuatro personas de aquella época que viven actualmente en Gernika”.-: Aldaba 13. zk. 1985eko urtarrila-otsaila. Or. 15–19. / Zabalgogeaskoa, Olga y Jáuregui, Vicent von (seudónimo de Vicente del Palacio). “La reconstrucción de Gernika. Entrevista con las cuatro personas de aquella época que viven actualmente en Gernika”.- En: Aldaba n° 13 enero-febrero de 1985. Págs. 15–19.

Zigor Destakamentuko preso kopurua aldatuz joan zen berreraikitze-aldian. 1942an, 182 zigortu zeuden, handik urtebetera, 250 pertsona, 1944an 97ra murrizteko. 1945ean Gernika-Lumoko obrei atxikitako Batailoia desegin zen, eta 45 kide Zornotzara eraman zituzten⁵⁰. 1944az geroztik, obretan ehun “liberto”, indultua jaso edo zigorra bete zuten preso, baino gehiago aritu ziren lanean. Preso horiek, doilortzat hartzen zirenez eta euren jatorrizko lekuetatik erbesteratuta zeudenez eta haietara itzuli ezin zutenez, “foru-hiribilduan” geratu ziren. Hasiera batean, Agustindarren ostatuan jarraitu zuten, eta, ondoren, 1946tik aurrera⁵¹, batez ere etxebizitza sindikal berrietara joan ziren bizitzera. Horietako asko Gernika-Lumon finkatu ziren behin betiko, eta bertan bizi dira gaur egun haien ondorengoak.

Berreraikuntzan lan egin zutenen lekukotza ahaztezina izan zen. Erabat amore emandako herria aurkitu zuten, emakumeak eta umeak baino ez zeuden⁵².

Aldaba herri aldizkariak jasotako lekukotzek bat egiten dute esatean, oro har, haiekin harremana izan zuten herriko biztanleak ondo portatu zirela (...) inoiz ez zitzaigun zer jan falta izan (...), goseak akabatura heldu ginen, eta jendeak ahal zuena ematen zigun, esnea, ogia, zapatak edo alkandorak (...)⁵⁴. Beste lekukotasun batek adierazi zuenez, zeukaten diru apurrarekin zeuden denda bakanetan erosten zuten, eta fidatu ere egiten zieten⁵⁵, “La matikosa, Esperanza Villanueva, Susana Moreno, la Catarrosa, Juanito Kaixao”moduko bihotz handiko pertsona haietako batzuk gogoratzen

El número de presos adscritos al Destacamento Penal varió durante el periodo de la reconstrucción. En el año 1942 ascendían a 182 penados, para pasar un año después a alcanzar la cifra de 250 que en 1944 se redujo a 97 reos. En el año 1945 se disolvió el Batallón adscrito a las obras de Gernika-Lumo, siendo 45 de sus miembros trasladados a Amorebieta⁵⁰. Desde el año 1944 en las obras trabajaban más de un centenar de “libertos”, presos que fueron indultados o que cumplieron condena, pero que al ser considerados indeseables y desterrados en sus lugares de origen y no poder regresar a sus pueblos, se quedaron en la “villa foral”, manteniendo el alojamiento en un principio en Los Agustinos y pasando después a vivir mayoritariamente en las nuevas viviendas sindicales a partir de 1946⁵¹. Muchos de ellos se asentaron definitivamente en Gernika-Lumo donde hoy vive su descendencia.

Esposados y en cuerda de presos, tras bajar del tren, formados recibían una plástica para ser buenos trabajadores y mejores patriotas. Tras quitarles los grilletes, en formación eran conducidos al colegio de Los Agustinos⁵³.

El testimonio de quienes trabajaron en la reconstrucción fue inolvidable. Se encontraron con una localidad totalmente desolada solo había mujeres y niños⁵².

Los testimonios que recogió la revista local Aldaba coinciden en afirmar que en general los habitantes de la localidad que trataron con ellos se portaron bien (...) *nunca nos faltó de comer (...) vinimos muertos de hambre y la gente a cada uno nos daba lo que podía, leche, pan, zapatos o camisas* (...) ⁵⁴. Otro testimonio manifestó que con el poco dinero que disponían compraban en las pocas tiendas existentes, incluso les fiaban⁵⁵, recordando a varias de aquellas personas bienhechoras como “la matikosa, Esperanza Villanueva,



< Mundakako goiko pasagunea eraikitzeako obrak. Euskotrenen artxiboa.

Obras de construcción del paso superior de Mundaka. Archivo Euskotren.

zituzten, garaituta, umiliatuta eta preso, gaizki elikatuta eta gaixorik zeuden gizon haien egoera kaskarrarengatik penatuta agertu ziren eta elkartasun eredugarria erakutsiz laguntzen ahalegindu ziren gernikarrak⁵⁶.

Polizia Armatuaren sekzio bat arduratu zen gatibuak zaintzeaz. Hasiera batean, Agustindarren ikastetxe bereko zati batean egon zen, harik eta Udalak parean zegoen txaleta (Sebero Altube alkate jeltzaleari konfiskatutakoa) hustu eta Ordena Publikoko Indarrak hara eraman arte. 1944tik aurrera, armadaren indarrak ere arduratu ziren gatibuak zaintzeaz.

Susana Moreno, la Catarrosa, Juanito “Kaixao”, guerniqueses que apenas de la paupérrima situación de aquellos hombres derrotados, humillados y presos, mal alimentados y alguno enfermo, trataron de ayudar dando claro ejemplo de solidaridad⁵⁶.

De su custodia se encargó una sección de la Policía Armada, alojada en un primer momento en una parte del mismo colegio agustino, hasta que el chalet situado enfrente (incautado al alcalde nacionalista Sebero Altube) fue desalojado por el Ayuntamiento (que lo había confiscado) instalándose allí las fuerzas de Orden Público. A partir de 1944 se encargaron también fuerzas del Ejército.

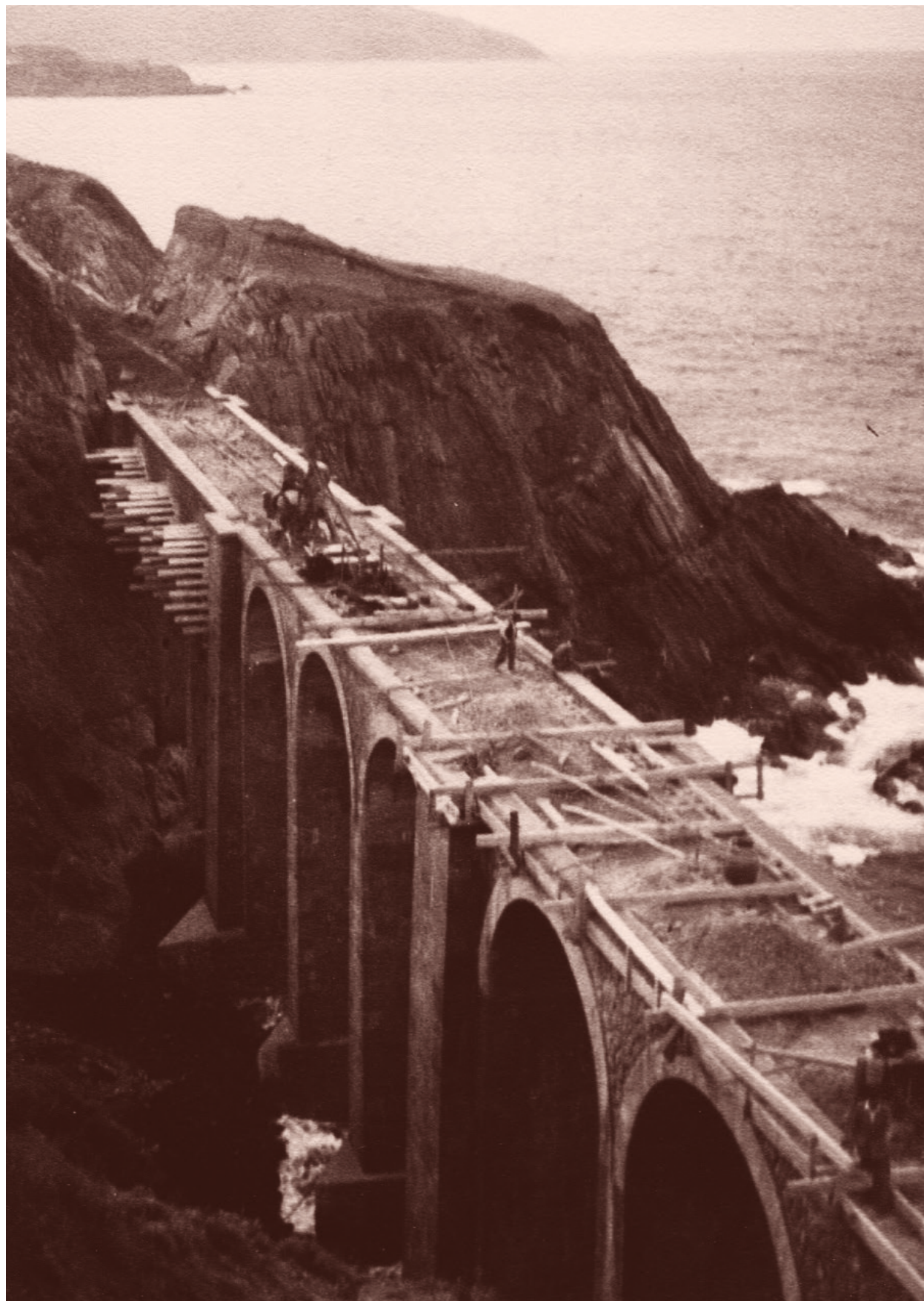
50 Olaizola Elordi, Juanjo. Zornotza eta Bermeo arteko tren. EuskoTren. Bilbo, 2005. 61. or. / pág.

51 Obra Sindical del Hogar izenekoak eskulan gisa erabili zituen tokiko lantegietako langileak, “lehorte luzearen” ondorioz energia elektrikorik ez zegoen langabezia aldietan. 1941eko abuztuan hasi eta 1947an amaitu ziren. Ikus Etxaniz Ortúñez “Txato”, José Ángel. “Las casas de Sindicatos”.-: Aldaba 141, 2006. urtea 35-40 orr. / La Obra Sindical del Hogar utilizó como mano de obra a los trabajadores de las fábricas locales en los periodos de desempleo motivados por la falta de energía eléctrica por la “pertinaz sequía”. Comenzadas en agosto de 1941 se finalizaron totalmente en 1947. Véase Etxaniz Ortúñez “Txato”, José Ángel. “Las casas de Sindicatos”.- En: Aldaba 141, año 2006.Págs. 35-40.

52-54 Ibidem. Liborio Gonzalez Calzada, Angel Moran Sanchez, Ildefonso Herrera Gomez eta Jose Peleja Ferrer presoen testigantza. / Ibidem. Testimonio de los presos Liborio González Calzada, Ángel Moran Sánchez, Ildefonso Herrera Gómez y José Pelejá Ferrer.

55 Jatorriz Granadakoa zen J.V. presoaren lekukotasuna. Bere nortasuna gorde zen, berak hala gura zuelako / Testimonio de J. V. preso originario de Granada. Se preservó su identidad por expreso deseo.

56 Ibidem. Liborio Gonzalez Calzada, Angel Moran Sanchez, Ildefonso Herrera Gomez eta Jose Pelejá Ferrer presoen testigantza. / Ibidem. Testimonio de los presos Liborio González Calzada, Ángel Moran Sánchez, Ildefonso Herrera Gómez y José Pelejá Ferrer.



BIZI-BALDINTZAK CONDICIONES DE VIDA

Eguna goizeko zazpiak
baino lehen hasten
zen, kornetaren
soinuarekin, eta
ondoren formazioa,
zenbaketa,
banderaren igoera,
erretolika patriotikoa
eta gosaria,
gehienetan kafearen
antzeko zeozer.

Gero, formazioan joaten ziren joan beharreko lekura, obretara. Laneko ordutegia goizeko 08:00etatik 12:00etara zen, Agustindarren etxera bazkaltzera eta arratsaldeko 14:00etatik 18:00etara lanera itzuli. Lana amaituta, presondegira itzuli, zenbaketa, erretolika, ereserkiak, eta banderaren jaitsiera, afaldu aurretik atsedeen txiki bat hartzeko. Guztiek gogoratzen zuten pasatzen zuten gosea, gernikarrek zuhurtziaz obran bertan ematen zizkieten ogi zatiekin eta jaki xumeekin arintzen zena. Horrela, modu monotonoan egunero, igandean, derrigorrez mezatara joan behar zen egunean, izan ezik. Egun horretan, arratsaldean, Polizia Armatuaren zaintzapean, zutabeek Forua, Ajangiz edo Lumorantz paseatzen zuten. Edo Aldapeko futbol-zelaira, Daliako egungo instalazioetara, ere joaten ziren.

Después en formación al destino, las obras. El horario de trabajo era de 8 a 12 del mediodía, para volver a comer a Los Agustinos y retornar al trabajo de 2 a 6 de la tarde. Finalizado el trabajo, retorno al presidio, recuento, arenga, himnos, bajada de bandera, para disfrutar de un pequeño descanso antes de la cena. El recuerdo de todos ellos es el hambre que pasaban y que se paliaba con los chuscos y comida que con discreción en plena obra les facilitaban los guerniqueses. Así, monótonamente todos los días, menos el domingo, día que era obligatorio acudir a misa. Ese día por la tarde, custodiados por la Policía Armada, las columnas paseaban hacia Forua, Ajangiz o Lumo. O también acudían al campo de fútbol de Aldape, actuales instalaciones de Dalia.

La jornada se iniciaba antes de las 7 de la mañana con el toque de corneta, formación, recuento, subida de bandera, arenga patriótica y desayuno, generalmente algo parecido a café.

< Lamiarango bide-zubia enkofratzeko obra.
Obra de encofrado del viaducto de Lamiaran.
1954 inguruan. / Hacia 1954.

Badaude garai hartako ume gernikarren testigantzak. Artekalera formazioan iritsi eta gosea arintzeko janaria eskatzen zutela gogoratzen dute. Ohikoa zen “ogi puxkak” presoek egiten zituzten buztinezko edo harrizko puxtarriengatik trukatzea. Hala ere, eta lekukotasunek adierazten dutenez, Gernika-Lumon janaria beste leku askotan baino hobea zen. Postrea zegoenean, sagar bat izaten zen beti.

Buzo urdinak eta uniforme argia jantzita, preso langileek segurtasun eta higiene baldintza penagarrietan lan egin zuten. Herritarrek gogoratzen dute zelango zarata egiten zuten oinez eta formazioan zihoazela, oinetan zeramatzaten egurrezko eskalapoiak zirela eta. Higienarako, eskolako patioan ur korronteko mahuka bat erabiltzen zuten⁵⁷.

Zigorra ordaindu eta askatasuna, baldintzapeko eta oso zaindutako askatasuna, lortu zituzten heinean, gehienek DGRDRren eraikuntza enpresan jarraitu zuten lanean, erbesteratuta zeudenez, euren herrietara itzultzea ezinezkoa zelako. Horregatik, horietako askok euren familiak ekarri zituzten. Libertoen soldata aldatu egin zen. 15 eta 20 pezeta artekoa zen, Lehen mailako Ofizialen kasuan.

Horregatik, horietako askok euren familiak ekarri zituzten. Libertoen soldata aldatu egin zen. 15 eta 20 pezeta artekoa zen, Lehen mailako Ofizialen kasuan.

Hay testimonios de los niños guerniqueses que recuerdan llegar en formación a Artekale y pedir cotidianamente comida para paliar el hambre. Fue habitual cambiar “chuscos de pan” por canicas de barro o piedra que fabricaban los presos. No obstante, y según testimoniaron, la comida en Gernika-Lumo era mejor que en otros muchos lugares. Cuando había postre, era siempre una manzana.

Vestidos con buzos azules y un uniforme de color claro, los presos trabajadores laboraron en unas condiciones de seguridad e higiene lamentables. Es recordado en la localidad el ruido que producían al andar y llegar en formación, debido a unos chanclos de madera que calzaban. Para mantener su higiene utilizaban una manguera de agua corriente en el patio del colegio⁵⁷.

En la medida que fueron redimiendo pena y obteniendo la libertad, libertad condicional y muy vigilada, la mayoría prosiguió trabajando en la empresa de construcción de la DGRDR, dado que al ser desterrados, era imposible retornar a sus pueblos.

Por ello, muchos de ellos trajeron a sus familias. Su sueldo como libertos cambió. Oscilaba entre 15 y 20 pesetas, caso de un Oficial de Primera.

BERRERAIKITZE LANAK ESKUALDEAN LABORES DE RECONSTRUCCIÓN EN LA COMARCA

Gernika-Lumon egon zen bitartean, Lurralde Suntsituen Zerbitzuari atxikitako Zigor Destakamentuak bi puntutan egin zituen lanak: bata, herri berean; bestea, trenbidea-rekin erlazionatutako obretan; zehazki, gerra zibilean suntsitutako geltokia, lantegiak eta trenbide tarteak berreraikitzen, eta, 1944ko uztailetik aurrera, Sukarrietatik Mundakara doan tartea eraikitzeko lanen hasieran, badiaren itxitura-horma, Portuondorainoko trintxera, eta tunela eraikitzen. Lan horiek Jose Banusen enpresa kontratistak egin zituen⁵⁸.

Durante su estancia en Gernika-Lumo el Destacamento Penal adscrito al Servicio de Regiones Devastadas llevó a cabo labores en dos puntos: uno, en la misma localidad; el otro, en obras relacionadas con la línea del ferrocarril, concretamente la reconstrucción de la estación, talleres y tramos de vía destruidos en la contienda civil, así como los inicios, a partir de julio de 1944, del tramo de Sukarrieta-Pedernales a Mundaka, construcción del muro de cierre de la ensenada, la trinchera hasta Portuondo y túnel, obras realizadas por la empresa contratista de José Banús⁵⁸.

57 Ibidem. Liborio Gonzalez Calzada, Angel Moran Sanchez, Ildefonso Herrera Gomez eta Jose Pelejá Ferrer presoen testigantza. / Ibidem. Testimonio de los presos Liborio González Calzada, Ángel Moran Sánchez, Ildefonso Herrera Gómez y José Pelejá Ferrer.

58 Egiaztatu gabeko lekukotasun batek adierazten du Txatxarramendiko zubia eraikitzeko ere lan egin zutela 1941-42an. / Hay un testimonio no contrastado que indica que también trabajaron en la construcción del puente de Txatxarramendi en 1941-42.



GERNIKA-LUMOREN BERRERAIKUNTZA DGRDREN ESKUTIK

LA RECONSTRUCCIÓN DE GERNIKA-LUMO POR DGRDR

“Foru-hiribildua” berreraikitzeke erabakia hartuta, zegokien erakundeek, Gobernazio Ministerioak eta DGRDRk, hertsiki kontrolatu zuten obra, eta erabateko lehentasuna eman zioten, Diktadura-ren propagandaren funtsezko elementua zelako. Berreraikitze-lanak hasi eta denbora batera, 1941eko irailaren 9an, Valentín Galarza Morante ministroaren eta Lurralde Suntsituetakozuzendari nagusiaren bisita izan zuen Gernika-Lumok, obren nondik norakoa zuzenean ikusteko.

Tomada la decisión de reconstruir la “villa foral”, la obra fue tutelada estrechamente por los organismos correspondientes, Ministerio de la Gobernación y la DGRDR, dándoles prioridad absoluta por ser un elemento fundamental en la propaganda de la Dictadura. Ya tiempo después de iniciadas las labores de reconstrucción, el 9 de septiembre de 1941, Gernika-Lumo recibió la visita del Ministro Valentín Galarza Morante y del Director General de RD para ver el curso de las obras.

< Lehenengo lanak Portuondoko badian.
Primeras obras en la ensenada de Portuondo.
Sukarrieta.

LEHEN OBRAK PRIMERAS OBRAS

Lehen esan bezala, Gernika-Lumon preso errepublikanoek egin zuten lehen lana herriko hondakinak kentzea izan zen. Geroago, 1940ko urtarrilean, Anastasio Telleria udal arkitektoaren zuzendaritzapean, bonbardaketaren ondorioz hondatutako eta hasiera batean eurentzako espetxe eta ostatu gisa erabilitako Eskola Publikoak konpondu zituzten⁵⁹.

La primera labor que llevaron a cabo en Gernika-Lumo los presos republicanos –como se ha dicho anteriormente– fue el desescombro de las ruinas de la localidad. Posteriormente, en enero de 1940 repararon bajo la dirección del arquitecto municipal Anastasio Tellería, las Escuelas Públicas, deterioradas por el bombardeo y utilizadas en un principio como prisión y alojamiento para ellos mismos⁵⁹.

ETXEBIZITZAK ERAIKITZEA CONSTRUIR VIVIENDAS

Herritarrak, eta batez ere lantegietako beharginak, bizitzeko etxebizitzak eraikitzeke premia larriaren ondorioz, DGRDRek “Etxe merkeak” deitutakoak eraiki zituzten, 7 bloketan zeuden 84 etxebizitza, garai hartako Asilo Calzada –gaur egun Juan Calzada– kalean, izen bereko egoitzaren aurrean. “Estatuko Etxeak” izenez ezagunak, 1940ko udan hasi ziren eraikitzen, eta Galarza ministroak inauguratu zituen 1942ko maiatzaren 16an⁶⁰. Obra enpresa pribatu batek egin zuen⁶¹. Modu berean, Talleres de Guernica S.A. enpresak familia biko hamar txalet eraiki zituen bere kontura⁶².

La necesidad imperiosa de construir viviendas para el alojamiento de los vecinos, y sobre todo para los trabajadores de las fábricas, se inició por la DGRDR, con la construcción de las llamadas “Casas Baratas”, 84 viviendas en 7 bloques, en la entonces calle Asilo Calzada –hoy Juan Calzada–, frente a la Residencia de igual nombre. Conocidas popularmente como las “Casas del Estado”, se inició su construcción en el verano de 1940, siendo inauguradas por el Ministro Galarza el 16 de mayo de 1942⁶⁰. La obra la ejecutó una empresa privada⁶¹. Así mismo, la empresa Talleres de Guernica S. A. ya había construido por su cuenta diez casas-chalets bifamiliares⁶².

58 Gernika-Lumoko berreraikuntza arkitektonikorako Francisco Javier Muñoz Fernándezen “Tiempos de Silencio para la arquitectura. La destrucción y la reconstrucción de Guernica.-: Congreso Internacional La Guerra Civil Española 36–39. Edit. Sdad. Estatal de Conmemoraciones Culturales. “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de postguerra en el País Vasco. 1937–150.-: Ondare 25 zk., 2006. urtea. 33–76 orr. “Construir en el País Vasco de posguerra”. Actas del Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valentzia, 2009. Eds. Huerta, Marín, Soler. Inst. Juan de Herrera, 2009.

Para la reconstrucción arquitectónica de Gernika-Lumo resultan imprescindibles los trabajos de investigación relacionados con Gernika-Lumo de Francisco Javier Muñoz Fernández como “Tiempos de Silencio para la arquitectura. La destrucción y la reconstrucción de Guernica.-En: Congreso Internacional La Guerra Civil Española 36–39. Edit. Sdad. Estatal de Conmemoraciones Culturales. “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de postguerra en el País Vasco. 1937–150.-En: Ondare n° 25, año 2006. Págs. 33–76. “Construir en el País Vasco de posguerra”. Actas del Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valencia, 2009. Eds. Huerta, Marín, Soler. Inst. Juan de Herrera, 2009.



^ Gernikako geltokia bireraikita.
Estación de Gernika reconstruida.

60 Palacio Sánchez, Vicente. “las casas del Estado cumplen 75 años”. -Aldaba n°s 197 eta 200, urtea / año 2017.
61 Arkitektoak Estanislao Seguro eta Fernando Urrutia izan ziren. Los arquitectos fueron Estanislao Seguro y Fernando Urrutia.
62 Etxaniz Ortúñez eta Perez de la Peña Oleaga, Gorka. Talleres de Guernica-Astra. De fábrica de armas a fábrica de creación cultural. Gernikazarra, Gernika-Lumo 2012. 155. or. / pág.

ERAIKIN OFIZIALAK EDIFICIOS OFICIALES

Geografiaren ikuspegitik, DGRDRk berreraiki zuen eta lan horretarako preso errepublikarrak modu masiboan erabili ziren gunen nagusia, etorkizuneko Udaletxeko plaza, Foruen Plaza izenekoa, eta ondoko Artekale kalea osatuko zuten eraikin ofizialek hartu zuten. Kale hori, hiribilduko nagusia eta Erdi Aroko alde zaharraren iparralde-hegoalde ardatza, Udaletxeko plaza zaharrera sartzeko erabiltzen zen. Berreraikitze lanetan goitik behera birmoldatu zen, ekialdetik Artekalera irekiz eta kalearen ezker aldean U formako plaza arkitektonikoa eraikiz. Iparraldean udaletxeak hartzen zuten; mendebaldean Sindikatuen eta FET y JONSen egoitzak zeuden, gero Arte eta Ofizioen Eskola; hegoaldean Epaitegia, beheko solairua Correos y Telégrafos erakunderako; eta ekialdean Artekalera irekita.

DGRDRk berreraikitako gunen nagusia Udaletxeko plaza eta kaleko etxebizitzak osatzen zituzten eraikin ofizialak izan ziren, enpresa pribatu batekin egindako kontrataren bitartez. Lan horietarako eskulana preso errepublikarrak izan ziren. Udaletxeko lanak 1939ko azaroan hasi eta 1941ean amaitu ziren. Plazako gainerako eraikinetatik, 1940ko ekainaren 1ean hasitako Epaitegikoa 1941eko udan jada estalita zegoen, eta bitartean FET y JONSen eraikinari (Arte eta Ofizioen Eskola) zimenduak eraikitzen ari zitzaizkien. Biak 1945ko udaberrian amaitu ziren. Udaletxeko plaza osatu zuten hiru eraikinak arku-zubi bidez lotu ziren. Udaletxeko plazako lanak ez ziren behin betiko amaitu 1953ra arte.

Geográficamente, el principal núcleo urbano reconstruido por la DGRDR y donde se utilizó masivamente a los presos republicanos, fue el comprendido por los edificios oficiales que compondrán la futura plaza del Ayuntamiento, bautizada Plaza de los Fueros, y la anexa calle Artekalea. Esta calle, la principal de la villa y eje norte-sur del antiguo casco medieval, era por la que se accedía a la antigua plaza del Ayuntamiento. En su reconstrucción se remodeló totalmente, abriéndose por el este a Artekale y conformándose arquitectónicamente a la izquierda de la calle una plaza en forma de U, ocupando el Ayuntamiento el lado norte; el oeste para la sede de los Sindicatos y FET y JONS, luego Escuela de Artes y Oficios; el sur para el Juzgado, con la planta baja para Correos y Telégrafos; y el oriente, abierto a la calle Artekale.

El principal núcleo urbano reconstruido por la DGRDR fueron los edificios oficiales que componía la plaza del Ayuntamiento y viviendas de la calle, siendo la modalidad por contrata con una empresa privada, constituyendo su mano de obra los presos republicanos. El Ayuntamiento, cuya obra se comenzó en noviembre de 1939, se finalizó en 1941. Del resto de los edificios de la plaza, el del Juzgado, iniciado el 1 de junio de 1940, estaba ya cubierto en el verano de 1941, mientras que al de FET y JONS (Artes y Oficios) le estaban construyendo los cimientos. Ambos fueron terminados en la primavera de 1945. Los tres edificios que conformaron la plaza del Ayuntamiento, fueron unidos por arcos-puente. Las obras de la plaza de Ayuntamiento no fueron rematadas definitivamente hasta el año 1953.

ARTEKALE
ESKULAN
MERKEAREKIN
BERRERAIKITZEA

RECONSTRUIR ARTEKALE
CON MANO DE OBRA BARATA

ARTEKALEKO ETXEBIZITZAK VIVIENDAS DE ARTEKALE

Artekaleko mendebaldean, udaletxearen eta epaitegien iparraldean eta hegoaldean, aipatutako kalearekin lerrokatuta, bloke bana eraiki zen 1941 eta 1945 artean. Bloke horiek, guztira, errentako 27 etxebizitza zituzten, baliabideak zituztenen klase ertaineko pertsonei zuzenduta. Bat, iparralderantz –Udaletxetik aurrera, eta dorre bat gehitu zitzaion–, San Juan kalearekin bat egin arte. Bestea hegoalderantz, Epaitegiaren eraikinaren atzetik, Adolfo Urioste kaleraino⁶³.

Artekale kalearen ekialdean, hiru etxebizitza-bloke eraiki ziren 1944 eta 1949 artean, eta tartean zerbitzu-bloke bat. Iparraldean, bi etxebizitza, Bi-garren Hezkuntzako ikastetxea ezartzeko diseinatutako eraikinak bananduta, eta, azpian, kapera bat, baita FET y JONS-entzako instalazio berriak ere⁶⁴. Kalearen alde horren hegoaldeko muturrean –Adolfo Urioste kalearekin bat egiten zuen lekuan–, Bilboko Udal Aurrezki Kutxak eta Monte de Piedad izenekoak –bere jabetzako lurretan–, dorretxo batez koroatutako eta herrialdeko motibo eta paisaia kostunbristak dituen pintura-fresko batzuekin apaindutako eraikin berezia berreraiki zuen⁶⁵.

En el lado oeste de Artekale, al norte y sur del Ayuntamiento y Juzgados, y alineados con la citada calle, se construyeron entre 1941 y 1945 sendos bloques con un total de 27 viviendas de renta, destinadas a personas de clase media y con recursos. Uno, dirección norte –a partir del Ayuntamiento al que se le añadió una torre–, hasta confluir con la calle San Juan. El otro hacia el sur, seguido del edificio del Juzgado, hasta llegar a la calle Adolfo Urioste⁶³.

Al norte, dos de viviendas, separados por un edificio diseñado para establecer un colegio de Segunda Enseñanza y en el bajo una capilla, así como las nuevas instalaciones para FET y JONS⁶⁴. En el extremo sur de ese lado de la calle –en confluencia con Adolfo Urioste–, la Caja de Ahorros Municipal y Monte de Piedad de Bilbao –en terrenos de su propiedad–, reconstruyó un edificio singular coronado por un torreón y decorado con unos frescos de pintura con motivos y paisajes costumbristas del país⁶⁵.

En el lado este o al oriente de la calle Artekale, se construyeron entre 1944 y 1949 tres bloques de viviendas, con uno intermedio de servicios.

63 Gernika-Lumoko Udal Artxiboa. Suntsitutako eskualdeak. 5. kutxa. 1. karpeta. Arkitektoa Eugenio de Aguinaga izan zen. Reconstrucción 55. zk. 231–236 orr. Archivo Municipal de Gernika-Lumo. Regiones Devastadas. Caja nº 5. Carpeta nº1. El arquitecto fue Eugenio de Aguinaga. Reconstrucción nº 55. Págs. 231–236.

64 Reconstrucción 55. zk. 231–236 orr. Gernika-Lumoko Udala. Udal Artxiboa. Suntsitutako Eskualdeen Zuzendaritza. 6. kutxa. 1. karpeta. Arkitektoa Luis Saracho izan zen. / Reconstrucción nº 55. Págs. 231–236. Ayuntamiento de Gernika-Lumo. Archivo Municipal. Dirección de Regiones Devastadas. Caja nº 6. Carpeta nº 1. El arquitecto fue Luis Saracho.

65 Revista Nacional de Arquitectura. 65. zk., 1947. urtea. 189–190 orr. Arkitektoa Ricardo Bastida izan zen. / Revista Nacional de Arquitectura, nº 65, año 1947. Págs. 189–190. Su arquitecto fue Ricardo Bastida.

BESTE ERAIKIN BATZUK OTRAS CONSTRUCCIONES

Beste eraikin batzuk, Merkatu Plaza, Hiltegia, Osasun Zentroa, Aldape inguruko futbol zelaia (bonbardaketaren hondakinak erabiliz), Oizetik Burgoako ur biltegira ura eramateko lanak, Pasilekuko eta Azokako lorategiak eta Iturrran Monsinorearen Parkea izan ziren.

Merkatua 1941eko urtarrilean hasi zen eraikitzen, eta uda amaitzean hormigoizko egitura eraikita zuen jadanik. 1943ko otsailaren 12an inauguratu zen, Vivar Tellez RDRko zuzendari nagusia eta gobernadore zibila bertan zela. Bera izan zen Ajangiz Gernika-Lumorekin batzeko prozesuaren burua⁶⁶. Bestalde, Udal Hiltegia 1940–1943 aldian eraiki eta inauguratu zen⁶⁷. 1942–48 aldian Ambulatorioa⁶⁸ eta Udal Liburutegia eraiki ziren.

Otras construcciones fueron la Plaza del Mercado, el Matadero, un Centro Sanitario, un campo de fútbol en la zona de Aldape (utilizando los escombros del bombardeo), obras de conducción de agua desde el Oiz al depósito de aguas de Burgoa, los jardines del Pasileku y El Ferial, así como del Parque de Monseñor Iturarán.

El mercado, cuya construcción se inició en enero de 1941, al finalizar el verano ya tenía construida su estructura de hormigón. Su obra se inauguró el 12 de febrero de 1943 con la presencia del Director General de RDR y el Gobernador Civil, Vivar Téllez, quien después presidió la anexión de Ajangiz a Gernika-Lumo⁶⁶. Por su parte el Matadero Municipal se construyó e inauguró también en el periodo 1940–1943⁶⁷. En el periodo 1942–48 se construyó el Ambulatorio⁶⁸ y también la Biblioteca Municipal.

66 Reconstrucción, nº 31. Orri. / págs. 109–114. Gernika-Lumoko Udala. Udal Artxiboa. Suntsitutako Eskualdeen Zuzendaritza Nagusia. 7. kutxa, 4. karpeta. Basterrechea, José. "Nuevo Matadero de Guernica: Reconstrucción, 38. zk. 413–420 orr. Basterrechea izan zen Hiltegiko eta Merkatu Plazako arkitektoa. / Ayuntamiento de Gernika-Lumo. Archivo Municipal. Dirección General de Regiones Devastadas. Caja nº 7, carpeta 4. Basterrechea, José. "Nuevo Matadero de Guernica.-En: Reconstrucción, nº 38. Págs. 413–420. Basterrechea fue el arquitecto del Matadero y la Plaza del Mercado.

68 Eugenio Aguinagak diseinatu. Diseñado por Eugenio Aguinaga.

ISILTASUNA ETA AHANZTURA APURTU ROMPER EL SILENCIO Y OLVIDO

Eraikin horiek guztiak ospe handiko arkitektoek diseinatu zituzten. Horien artean zeuden Gonzalo de Cardenas, Eugenio de Aguinaga, Luis María de Gana, Luis Saracho, Manuel María Smith, Ángel Gortazar, Anastasio Telleria, Ricardo Bastida, José Basterrechea edo Adolfo Gil. Hala ere, proiektu bat baino gehiago gauzatu barik geratu zen, Granja-Eskolarekin, Azokarekin, Alondegiarekin edo Garbitegi Publikoarekin gertatu zen bezala.

Pertsonaia horien eta DGRDR moduko erakunde baten lanari buruz Gernika-Lumorekin erlazionatutako informazio ugari dagoen bitartean, ia ez dago presoek kolektiboari buruzko ezer, Gernika-Lumon bizitzen geratu behar izan zutenen izen sorta bat izan ezik. Aldi historiko horri buruz sortu eta Udaletxean utzitako dokumentazio ugari desagertu egin zen –modu ardurabakoan–1937–1962 aldia Udal Artxibotik suntsitu zenean. Oraindik, presoek buruzko ikerketa lan sakona egin behar da.

Hau da Gernikako eta Bermeoko Destakamendu Penaletan zigorra bete zuten presoek zerrenda.

Gernikazarra Historia Taldea, Todos los nombres (Andaluzia), **Proyecto PREMHEX, GOGORA**, *Vulneraciones de Derechos Humanos en Euskadi 1936–1978. Personas presas durante el franquismo* (abian den proiektua) *kolektiboek lankidetzak eskertu nahi dugu.*

Denborarekin osatzea espero dugu."Denborarekin osatzen joatea espero dugu".

Todas estas construcciones que se llevaron a cabo estuvieron diseñadas por arquitectos de reconocido prestigio como Gonzalo de Cárdenas, Eugenio de Aguinaga, Luis María de Gana, Luis Saracho, Manuel María Smith, Ángel Gortazar, Anastasio Tellería, Ricardo Bastida, José Basterrechea, o Adolfo Gil. Sin embargo, más de un proyecto no se llevó a cabo, como ocurrió con la Granja-Escuela, el Ferial, la Alhóndiga o el Lavadero Público.

Mientras que de la labor de estos personajes y de una institución como DGRDR, hay información abundante relacionada con Gernika-Lumo, de los presos como colectivo no hay apenas nada, salvo un puñado de nombres que se tuvieron que quedar a vivir en Gernika-Lumo. La documentación relativa a ese periodo histórico generada y depositada en el Ayuntamiento, abundante, desapareció al ser destruido –de manera irresponsable–, el periodo 1937–1962 del Archivo Municipal. De los presos, está todavía por hacer una exhaustiva y profunda investigación.

Este es el listado que tenemos de los presos que cumplieron condena en los Destacamentos Penales de Guernica y de Bermeo.

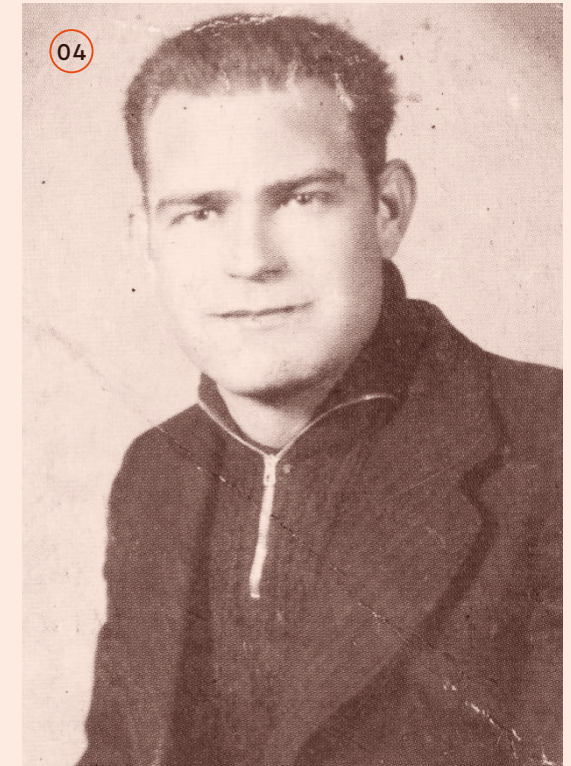
Agradecer la colaboración para elaborarlo de **Gernikazarra Historia Taldea; Todos los Nombres** (Andalucía); **Proyecto PREMHEX, GOGORA**, *Vulneraciones de Derechos Humanos en Euskadi 1936–1978. Personas presas durante el franquismo* (proyecto en curso).

Con el tiempo esperamos ir completándolo.

- 01 — **ALCÁNTARA GALLARDO, LEANDRO** (Badajoz)
- 02 — **ANGULO ARNAIZ, ENRIQUE** (Lérida)
- 03 — **ANTEQUERA RODRÍGUEZ, FRANCISCO** (Badajoz)
- 04 — **ARANDA ALARCÓN, JUAN** (Ciudad Real)
- 05 — **ARIZAMENA VALVERDE, NICOLÁS** (Cantabria)
- 06 — **BARANDIARAN ECHEVARRIA, SECUNDARIO** (Bizkaia)
- 07 — **BENITO MÚGICA, LAUREANO** (Bizkaia)
- 08 — **BUENO FONTALBA, MANUEL, "ROICHA"** (Córdoba)
- 09 — **CALAVIA ARRIZABALAGA, EUSEBIO** (Bizkaia)
- 10 — **CALVO AGUILILLA, PABLO** (Badajoz)
- 11 — **CARBALLO URIZAR, ANTONIO** (Bizkaia)
- 12 — **CELAYETA VIZCARRA, RAIMUNDO** (Bizkaia)
- 13 — **CORRAL JAUREGUI, EDUARDO**
- 14 — **DE DIOS OGAYA, BARTOLOMÉ** (Jaén)
- 15 — **DE NOVA CHAPARRO, LORENZO** (Ciudad Real)
- 16 — **DE PABLO MONTES, ARTURO** (Bizkaia)
- 17 — **DÍAZ CHOCERO, FERNANDO** (Córdoba)
- 18 — **DURÁN BRAVO, FRANCISCO** (Badajoz)
- 19 — **ELORRIAGA URIZAR, ELEUTERIO** (Bizkaia)
- 20 — **ESPINOSA PUERTO, LINO** (Badajoz)
- 21 — **FERNÁNDEZ CASTAÑEDA, AVELINO** (Cantabria)
- 22 — **FERNÁNDEZ CASTELLANOS, JUAN JOSÉ** (Ciudad Real)
- 23 — **FERNÁNDEZ DONOSO, CIRILO** (Badajoz)
- 24 — **FERNÁNDEZ LÓPEZ, ROGELIO** (Lugo)
- 25 — **FERNÁNDEZ TENA, MIGUEL** (Badajoz)
- 26 — **GARCÍA ANTUÑA, ÁNGEL** (Asturias)
- 27 — **GARCÍA PEÑA, ANDRÉS** (Málaga)
- 28 — **GARCÍA POSADAS, PASCUAL** (Ciudad Real)

- 29 — GARCÍA QUEVEDO, PRUDENCIO (Cantabria)
- 30 — GÓMEZ RAMÍREZ, JOSÉ (Badajoz)
- 31 — GONZÁLEZ CALZADA, LIBORIO
- 32 — GONZÁLEZ ROBLES, JESÚS (Toledo)
- 33 — GUILLÉN NIETO, ANDRÉS (Badajoz)
- 34 — GUTIÉZ TEJERINO, JOSÉ: "Peputxo" (Madrid)
- 35 — HERRERA MORA, ILDEFONSO (Jaén)
- 36 — HIDALGO HIDALGO, VICENTE (Badajoz)
- 37 — ICHASO MARTÍN, FERMÍN (Navarra)
- 38 — JAÉN MORENO, ANTONIO (Badajoz)
- 39 — JIMÉNEZ NAVARRO, ANTONIO "Remolín" (Jaén)
- 40 — LASANCE CENDRÓS, EVARISTO (Barcelona)
- 41 — LASCURAIN IRIBARREN, VALENTÍN (Gipuzkoa)
- 42 — LEAL CASTILLO, CIRIACO (Ciudad Real)
- 43 — LEÓN TORBISCO, MANUEL (Badajoz)
- 44 — LINARES MOREJÓN, JOSÉ (Málaga)
- 45 — MALAGÓN CID, GENARO (Ciudad Real)
- 46 — MARTÍN RUIZ, FRANCISCO (Málaga)
- 47 — MARTINEZ MARQUEZ, MIGUEL (Málaga)
- 48 — MARTÍNEZ RAYA, ALEJANDRO (Jaén)
- 49 — MARTOS JUSTICIA, JOSE: "el Rallao" (Jaén)
- 50 — MEDINA SERRANO, JOSÉ (Ciudad Real)
- 51 — MENDOZA CERRO, ROMÁN (Badajoz)
- 52 — MIGUEL RONCERO, LUCRECIO (Ciudad Real)
- 53 — MORÁN SUÁREZ, ÁNGEL (Mérida)
- 54 — MONTERO ÁLAMO, DIEGO (Badajoz)
- 55 — MONTERROSO GARCÍA, JOSÉ (Córdoba)
- 56 — MUÑOZ CASADO, ANTONIO (Ciudad Real)

- 57 — MUÑOZ MIJARRA, JOSÉ (Cáceres)
- 58 — MURILLO ORTIZ, EUSEBIO (Córdoba)
- 59 — NARANJO SÁNCHEZ, ELOY (Badajoz)
- 60 — NUNES DA TRINIDADES, SILVINO, "Portugués" (Portugal–Córdoba)
- 61 — PALACIOS ARAS, FRANCISCO (Bizkaia)
- 62 — PASTOR ESCRIBANO, MANUEL MIGUEL "el Zurdo" (Jaén)
- 63 — PATÓN MOYÁ, JUAN JOSÉ (Ciudad Real)
- 64 — PELEJA FERRER, JOSÉ (Tarragona)
- 65 — PORTERO YUBA, VICENTE (Cantabria)
- 66 — PRADA RIVERA, GREGORIO (Badajoz)
- 67 — PRIETO ARANA, ANDRÉS (Gipuzkoa)
- 68 — RAMOS MARTÍN, JOSÉ (Huelva)
- 69 — RANGEL HERNÁNDEZ, PEDRO (Badajoz)
- 70 — RODA ASUNCIÓN, MANUEL (Castellón)
- 71 — RODRÍGUEZ GARCÍA, CÁNDIDO (Valladolid)
- 72 — RODRÍGUEZ POZO, FÉLIX (León)
- 73 — ROSÓN SABRERA, RICARDO (Bizkaia)
- 74 — SÁNCHEZ ARÉVALO, JOAQUÍN PEDRO (Badajoz)
- 75 — SÁNCHEZ FALCÓN, LUIS (Badajoz)
- 76 — SAN MARTÍN ELISBURU, GREGORIO (Gipuzkoa)
- 77 — SÁNCHEZ MAZARRÓN, VICENTE
- 78 — TRECEÑOS BAÑOS, MELECIO
- 79 — URRESTARAZU MUÑOZ, LEONCIO (Bizkaia)
- 80 — VALLE SANTOS, AGUSTÍN (Córdoba)
- 81 — VÁZQUEZ REAL, JOSÉ (Badajoz)
- 82 — VERDES EREÑO, ANTONIO (Bizkaia)
- 83 — VILLAR MARTÍN, AQUILINO (Badajoz)
- 84 — VILLASANTE GÓMEZ, DEOGRACIAS (Cuenca)



- 01 — JOSÉ MARTOS JUSTICIA
- 02 — JOSÉ GUTIEZ TEJERINO
"PEPUTXO"
- 03 — MANUEL MIGUEL PASTOR
ESCRIBANO
- 04 — ANTONIO JIMÉNEZ NAVARRO
- 05 — DEOGRACIAS VILLASANTE GÓMEZ

Gernika-Lumoren berreraikuntzari buruzko lehen dokumentazioa, Lurralde suntsituen eta Konponketen Zuzendaritza Nagusiarena, Gernikazarra Historia Taldearen eskutik iritsi zen. 1986-87ko neguan Gernikazarra taldeak bere kideak Administrazioaren Artxibo Nagusira (Alcala de Henares, Madril) bidali zituen, lehenengo Vicente Sánchez Jauregi eta Ricardo Abanza, eta ondoren Alberto Iturriarte eta Alberto Zarrabeitia, bonbardaketarekin eta berreraikuntzarekin erlazionatutako guztia aztertzeke helburuarekin. Horren guztiaren emaitza, 1987an bonbardaketaren 50. urteurrena gogorarazteko argitaratu zen SUSTRAI ERREAK argitalpenaren 1. zenbakia izan zen⁶⁹.

Gernika-Lumoko Udaletxeko Udal Artxiboan dagoen eta hainbat ikertzailek erabiltzen duten Lurralde suntsituen Erakundeari buruzko dokumentazioa, eta eremu instituzionalaren eta Artekalearen maketa, garai hartako Eduardo Vallejo de Olejua alkatearen eta Herri Lan eta Hirigintza Ministerioaren arteko akordioaren bidez iritsi ziren udalerrira, Luis Ortuzar zinegotziaren lan eraginkorraren ondoren; maketa garai hartan zinegotzi zen Iñaki Uribarrenari esker aurkitu zen.

La primera documentación relativa a la reconstrucción de Gernika-Lumo de la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones que llegó a la localidad lo hizo de manos de Gernikazarra Historia Taldea, quien en el invierno de 1986-87 desplazó a sus miembros Vicente del Palacio Sánchez y Ricardo Abanza primero, y después Alberio Iturriarte y Alberto Zarrabeitia, al Archivo General de la Administración, en Alcalá de Henares (Madrid), con el objeto de investigar todo lo relacionado con el bombardeo y la reconstrucción. Resultado de todo ello fue una publicación señera, el SUSTRAI ERREAK nº 1, publicado en año 1987 en conmemoración del 50 Aniversario del bombardeo⁶⁹.

La documentación existente en el Archivo Municipal del Ayuntamiento de Gernika-Lumo relacionada con el organismo de Regiones Devastadas, utilizada por distintos investigadores así como la maqueta de la zona institucional y calle Artekalea, llegaron al municipio por un acuerdo entre el entonces Alcalde Eduardo Vallejo de Olejua y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, tras una eficaz labor del Concejál Luis Ortuzar; la maqueta fue localizada gracias al también entonces concejal Iñaki Uribarrena.

Portuondoko badia / Ensenada de Portuondo. >
Sukarrieta.

⁶⁹ Aldaba, Gernikako aldizkariak argitaratua, 26 zk., 1987ko martxoa-apirila. Publicado por la revista Aldaba, Gernikako aldizkaria, nº 26, marzo-abril de 1987.





ARTXIBATEGIAK ARCHIVOS

Gernika-Lumoko Udala.
Ayuntamiento de Gernika-Lumo.

Osokoaren Akordioaren Aktak.
Actas de Acuerdo de Pleno.

Lurralde Suntsituei buruzko dokumentazioa.
Documentación de Regiones Devastadas.

BULETINA, ALDIZKARIAK BOLETÍN, REVISTAS

Estatuko Aldizkari Ofiziala.
Boletín Oficial del Estado.

Reconstrucción Aldizkaria.
Revista Reconstrucción.

BIBLIOGRAFIA BIBLIOGRAFÍA

Badiola Ariztimuño, Ascensión. La represión franquista en el País Vasco. Cárceles, campos de concentración y batallones de trabajadores en el comienzo de posguerra. Doktoretza tesia, 2015. urtea.

Cárdenas, Gonzalo de. Arkitektoa. “Estudio de un pueblo adoptado: Guernica. Revista Reconstrucción, 1. zenbakia, 1940ko apirilaren 1a.

Etxaniz Ortúñez, José Ángel eta Palacio Sánchez, Vicente. “Presos políticos: mano de obra barata. El Hospital Penitenciario y el Batallón de Trabajadores durante la reconstrucción de Gernika-Lumo (1938-1945).- Los campos de concentración y el mundo penitenciario en España durante la Guerra Civil y el franquismo. Crítica, 2003. Bartelona.

Etxaniz Ortúñez “Txato”, José Ángel. “Las casas de Sindicatos”. - Aldaba, 141. zk., 2006. urtea.

Etxaniz Ortúñez eta Perez de la Peña Oleaga, Gorka. Talleres de Guernica-Astra. De fábrica de armas a fábrica de creación cultural. Gernikazarra, Gernika-Lumo 2012.

Muñoz Fernández, Francisco Javier. “Tiempos de Silencio para la arquitectura. La destrucción y la reconstrucción de Guernica.- Congreso Internacional La Guerra Civil Española 36-39. Sdad. Estatal de Conmemoraciones Culturales arg.

Muñoz Fernández, Francisco Javier “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de postguerra en el País Vasco. 1937-150.- Ondare 25. zk., 2006. urtea.

Muñoz Fernández, Francisco Javier “Construir en el País Vasco de posguerra”. Actas del Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Valentzia, 2009. Eds. Huerta, Marín, Soler. Inst. Juan de Herrera, 2009.

Olaizola Elordi, Juanjo. Zornotza eta Bermeo arteko trena. EuskoTren. Bilbo, 2005.

Olaizola Elordi, Juanjo. “Trabajo forzado y ferrocarril. Destacamentos penales y construcción ferroviaria”. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, 2006ko irailaren 20, 21 eta 22.

Palacio Sánchez, Vicente. “Las casas del Estado cumplen 75 años”. Aldaba 197. eta 200. zenbakiak, 2017. urtea.

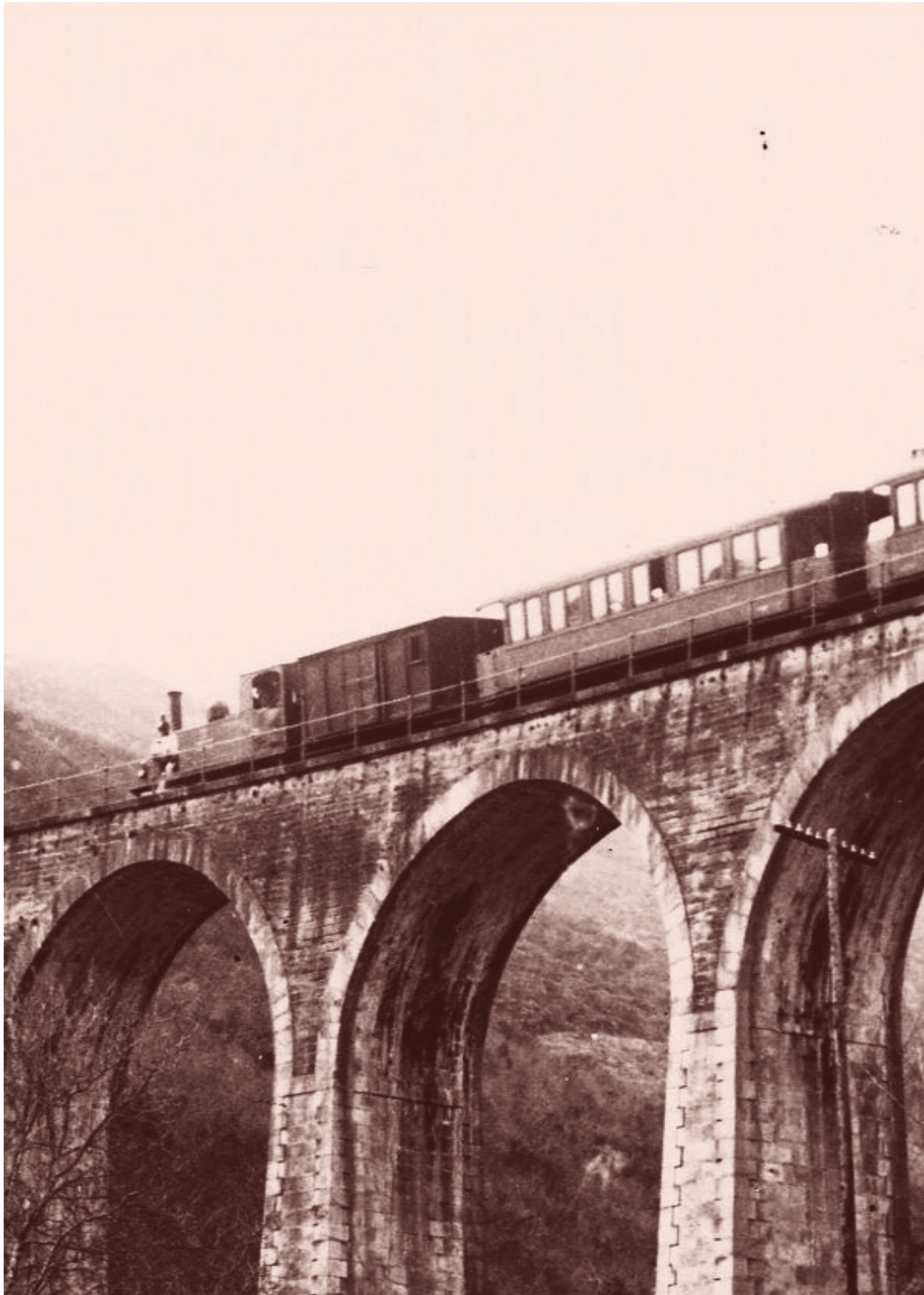
Rodríguez Teijeiro, Domingo. “El sistema franquista de Redención de Penas por el Trabajo en la segunda mitad de los años cuarenta: de los presos políticos a los comunes”. Revista de Historia de las Prisiones 2. zk. 2016. urtea.

Zabalgogeaskoa, Olga eta Jáuregui, Vicent von (Vicente del Palacioaren ezizena). “La reconstrucción de Gernika. Elkarrizketa une honetan Gernikan bizi diren garai hartako lau pertsonarekin”.- Aldaba 13. zk. 1985eko urtarila-otsaila.

04. SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRENBIDEAREN ERAI KUN TZA

LA CONSTRUCCIÓN
DEL FERROCARRIL DE
SUKARRIETA A BERMEO





SARRERA INTRODUCCIÓN

JUANJO OLAIZOLA
Burdinbidearen Euskal Museoaren zuzendaria
Director del Museo Vasco del Ferrocarril

Trena berandu iritsi zen Bermeora, 1955ean. Izan ere, alde handiarekin, lurralde historikoko trenbide sarean sartu zen Bizkaiko azken hiribildua izan zen. Hala ere, XIX. mendeko azken hamarkadatik hona asko izan ziren batasun hori gauzatzen saiatu ziren proiektuak, eta horretarako bi aukera nagusi aztertu ziren. Lehenengoa, hiriburuarekin, Bilborekin, lotura zuzenagoa izan zezakeena, 1894ko uztailaren 10ean inauguratutako Lutxanatik Mungiarako trenbidea luzatzea zen, Sollubeko pasabidearen bidez. Hala ere, obra horrek zailtasun tekniko handiak zituen, eta ezinezkoa zen gauzatzea. Beste aukera, 1888ko abuztuaren 13an ireki zen Zornotzatik Gernikarainoko trenbidearekin lotzea zen. Trenbide horrek, gaur egun Busturia-Itsasbegi izena duen Sukarrietako geltokiraino luzatu zuen bere ibilbidea 1893ko martxoaren 15ean. Mende erdi baino gehiago igaro behar izan zen bigarren aukeraren bidez behin betiko lotura ezartzeko⁷⁰.

El tren llegó a Bermeo en fecha tardía, 1955 y, de hecho, fue, con notable diferencia, la última villa de Bizkaia en incorporarse a la red ferroviaria del territorio histórico. No obstante, fueron numerosos los proyectos que, desde la última década del siglo XIX, intentaron materializar esta unión, siendo dos las principales alternativas barajadas para ello. La primera de ellas, la que podría proporcionar un enlace más directo con la capital, Bilbao, consistía en prolongar las vías del ferrocarril de Lutxana a Mungia, inaugurado el 10 de julio de 1894, a través del paso de Sollube. Sin embargo, esta obra presentaba enormes dificultades técnicas que hicieron inviable su materialización. La otra opción consistía en conectar con el ferrocarril de Amorebieta a Gernika, abierto al servicio el 13 de agosto de 1888, vía que amplió su recorrido hasta la estación de Pedernales, en la actualidad bautizada como Busturia-Itsasbegi, el 15 de marzo de 1893. Fue preciso que transcurriera más de medio siglo para que se estableciera la conexión definitiva, a través de la segunda de las alternativas⁷⁰.

< Lutxanatik Mungiarako trenbideko "Orive" tren-makina. Enpresa emakidadunak Bermeoraino luzatu gura izan zituen bere trenbideak. Gustavo Rederren argazkia. Locomotora "Orive" del ferrocarril de Luchana a Mungüa. La empresa concesionaria de esta línea aspiró a prolongar sus vías hasta Bermeo. Fotografía de Gustavo Reder. Euskotren/Burdinbidearen Euskal Museoaren Artxibategia.

70 Zornotzatik Bermeorako trenbidearen sorrerari buruz ikusi, Juanjo Olaizola, Zornotza eta Bermeo arteko trena, 50. urteurrena, 9-78. orr. Sobre la génesis del ferrocarril de Amorebieta a Bermeo ver, Juanjo Olaizola, El ferrocarril de Amorebieta a Bermeo,

SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEKO TRANBIA

EL TRANVÍA DE SUKARRIETA A BERMEO

Zornotzatik Gernikarainoko trenbidea Bermeoraino luzatzeko lehen emakida Manuel María Arrotegui eman zion Sustapen Ministerioak 1888ko uztailaren 6an⁷¹. Hala ere, esan bezala, azkenean, egiteko errazena zen sekzioa baino ez zen eraiki, Gernika eta Sukarrietako mugaren artekoa. Urdaibaiko padurak inguratzen zituen.

Egia esan, Sollubetik igarotzea bezain zaila ez zen arren, Sukarrietatik Bermeorainoko jarraitutasunak ere zailtasun tekniko nabarmenak zituen, oso lur malkartsutik igarotzen baitzen, eta, gainera, Bizkaiko Golkoaren oldarraldien eraginpean.

Horrek, bi herriak banatzen dituzten bost kilometro eskasak eraikitzekeo tunel eta zubibide garestiak egitea eskatzen zuen. Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales Konpainiak ez zuen lanei aurre egiteko behar zen finantza-muskulurik; beraz, hasiera batean, lotura hori tranbia hipomugikor txiki baten bidez egitea erabaki zuen. Tranbia

horren trenbideak errepidean zehar ezarri ziren, azpiegitura propioa eraikitzekeo beharrezko inbertsioak saihestuz⁷².

La primera concesión para la prolongación del ferrocarril de Amorebieta a Gernika hasta Bermeo fue otorgada por el Ministerio de Fomento a Manuel María Arrótegui el 6 de julio de 1888⁷¹. Sin embargo, como ya se ha señalado, finalmente solo se construyó la sección más fácil de ejecutar, entre Gernika y el límite con Sukarrieta, que bordeaba las marismas de Urdaibai.

Eso exigía la realización de costosos túneles y viaductos para cubrir los escasos cinco kilómetros que separan ambas localidades. La Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales no disponía del músculo financiero preciso para afrontar los trabajos, por lo que, en principio, optó por realizar este enlace mediante un pequeño tranvía hipomóvil, cuyas vías se implantarían a lo largo de la carretera, evitando de este modo las inversiones necesarias para la construcción de una infraestructura propia⁷².

Ciertamente, aunque no tan difícil como el paso por Sollube, la continuación desde Sukarrieta hasta Bermeo también presentaba notables dificultades técnicas, al transcurrir por un terreno muy quebrado y, además, expuesto a los embates del Cantábrico.

Sukarrietatik Bermeorako tranbia 1896ko irailaren 1ean⁷³ hasi zen zerbitzua ematen, eta ordutik egunero noranzko bakoitzean hiru zirkulazioz osatutako zerbitzua eman zuen, Sukarrietako geltokian Zornotzara edo Bilbora zihoazen trenekin konbinatuz. Horiez gain, beste zerbitzu berezi batzuk eta merkantzien trafikoari erantzuteko ezarritakoak zeuden, batez ere Bermeoko kontserba-industriek eta arrantza-enpresek sortutakoak.

Trenbidearen zabalera (750 milimetro) ez zen trenbidearenarekin, trenbide metrikoarekin, bateragarria; beraz, Sukarrietan ezinbestekoa zen bidaiariak eta merkantziak garraio-sistema batetik bestera aldatzea, eta, jakina, eragiketa horrek zerbitzua zigortzen eta garestitzen zuen⁷⁴.

Tranbiaren ibilbidea (5.635,65 metro luze) oso abiadura txikian egiten zen, eta ordubete inguru behar izaten zen linea osoa betetzeko, orduko 6 kilometro pasatzoko abiaduran.

Tranbia txiki hori trenbide bakarrean ezarri zen, errepidearen ezker aldean, Sukarrieta-Bermeo noranzkoan, ardatza, garai hartan guztira sei metroko zabalera zuen galtzada zaharraren kanpoko ertzetik 1.750 milimetrora zuela. Konposizioak gurutza-tzeke lau baztergune ezarri ziren Portuondoganen (1.500 K.P.), Mundakako Santa Maria kalean edo kale Nagusian (2.600 K.P.), Ondartxon (3.550 K.P.) eta Larrosa Gainean (4.272 K.P.), linearen muturretan zeudenak gehituta. Erreiak Loubat sistemakoak ziren, arimarik eta patinik gabeak, eta metro linealeko 17 kilogramokoak bakarrik, zoladuran sartutako egurrezko ha-

been gainean muntatuak⁷⁵.

Tranbiaren ustiapena apala izan zen beti. Adibidez, 1911n 39.919 bidaiariko eta 3.137 tona merkantziako trafikoa izan zuen. 1918ko apirilaren 3an, enpresa emakidadunak tranbiaren ordezkari errepideko garraio mekanikoko zerbitzua jartzeko eskatu zuen, eta zerbitzua 1918ko abuztuaren 15ean hasi zen martxan. Horrela desagertu zen Bermeoko lehen trenbide konexioa.

El tranvía de Sukarrieta a Bermeo entró en servicio el 1 de septiembre de 1896⁷³ y desde esa fecha se prestó un servicio conformado por tres circulaciones diarias en cada sentido, que combinaban en la estación de Pedernales con los trenes procedentes o con destino a Amorebieta y Bilbao. A ellos se sumaban otros servicios especiales y los establecidos para atender el tráfico de mercancías, principalmente el generado por las industrias conserveras y las pesquerías de Bermeo.

El ancho de vía, 750 milímetros, no era compatible con el del ferrocarril, de vía métrica, por lo que en Pedernales era inevitable el trasbordo de viajeros y mercancías entre un sistema de transporte y otro, operación que, naturalmente, penalizaba y encarecía el servicio⁷⁴.

El trayecto del tranvía, de 5.635,65 metros de longitud, se cubría a velocidad muy reducida, invirtiendo cerca de una hora en cubrir la totalidad de la línea, a poco más de 6 kilómetros por hora de velocidad media.

Este pequeño tranvía se estableció en vía única, en el lado izquierdo de la carretera en sentido Sukarrieta-Bermeo, con el eje a 1.750 milímetros de la arista exterior de la primitiva calzada, que en aquella época contaba con un ancho total de seis metros. Para el cruce de las composiciones se establecieron un total de cuatro apartaderos en Portuondogane (p.k. 1.500), en la calle Santa María o Mayor de Mundaka (p.k. 2.600), Ondartxo (p.k. 3.550) y en el Alto de Larrosa (p.k. 4.272), a los que se sumaban los situados en los extremos de la línea. Los carriles eran del sistema Loubat, sin alma ni patín, y de tan solo 17 kilogramos por metro lineal, montados sobre largueros de madera empotrados en el pavimento⁷⁵.

La explotación de este tranvía siempre fue modesta. Por ejemplo, en 1911 registró un tráfico de tan solo 39.919 viajeros y 3.137 toneladas de mercancías. El 3 de abril de 1918 la empresa concesionaria solicitó la sustitución del tranvía por un servicio de transporte mecánico por carretera, que comenzó a operar el 15 de agosto de 1918. De este modo, desaparecía la primera conexión ferroviaria de Bermeo.

71 Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Pedernales, Memoria 1896, 7. or. / pág.

72 El Noticiero Bilbaino, 1896ko irailaren 3a, 1. or. / pág.

73 El Noticiero Bilbaino, 1896ko irailaren 3a, 1. or. / pág.

74 José Ucelay, El ferrocarril de Bermeo, 15-17. orr. / pág.

75 Bizkaiko Aldizkari Ofiziala, 1899ko uztailak 22. Boletín Oficial de Vizcaya, 22 de julio 1899.

MUNGIATIK DESDE MUNGIA

Zornotzatik Gernikara eta Lumora eta Sukarrietara zihoan trenbidearen sustatzaileek Sukarrieta eta Bermeo artean ezarritako tranbia-lotura prekarioarekin konformatzen ziren bitartean, gertu zegoen Lutxanatik Mungiarako trenbidearen konpainiak bere trenbidea kostaldeko hiribilduraino luzatzeko itxaropenari eusten zion, Gobernuak 1890eko abuztuaren 7an eman zuen horretarako baimena⁷⁶.

Lutxanatik Mungiarako trenbidea bi etapatan inauguratu zen: lehenengoa, Bilbotik Areetara zihoan lineako geltokian hasi zen, garai hartan Erandioko auzoa zen Lutxanan, Artebakarrera arte, 1893ko maiatzaren 3an; gainerako tartea, berriz, ez zen 1894ko uztailaren 10era arte amaitu. Bere izen soziala ematen zion ibilbideko lanak amaitu ondoren, enpresa emakidadunak bere trenbidea Bermeoraino luzatzeko ikerketa Ernesto Hoffmeyer ingeniariari enkargatzea erabaki zuen. Bere proiektuaren Memorian, medikuak honako hau defendatzen zuen:

Bermeo eta Bilbo arteko ibilbidea Gernikatik egitearen eta Mungiatik egitearen arteko alde azken horren aldekoa da argi eta garbi. Mungiatik 37 kilometro trenbide zuzen eta Gernikatik 59 kilometro. 22 kilometroko aldeaz gain, Gernikatik bi transbordo gehiago daude. Denbora tartea ordubetekoa izango da Mungiako linearen alde. Ustiapen gastuak txikiagoak izango direnez, txartelak ere merkeagoak izango dira⁷⁷.

76 Gaceta de Madrid, 1890eko abuztuaren 10a, 543. or. / pág.
77 José Etxegarai, Historias de Mungia (1883-1900), 116-117. orr. / pág.

Mientras los promotores del ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Lumo y Pedernales se contentaban con la precaria conexión tranviaria establecida entre Sukarrieta y Bermeo, la vecina compañía del ferrocarril de Lutxana a Mungia mantenía las esperanzas de poder ampliar sus vías hasta la villa costera, prolongación que había sido autorizada por el Gobierno el 7 de agosto de 1890⁷⁶.

El ferrocarril de Lutxana a Mungia había sido inaugurado en dos etapas, la primera, desde su origen en la estación de empalme con el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas en Lutxana, entonces barrio de Erandio, hasta Artebakarra, el 3 de mayo de 1893, mientras que el tramo restante no se concluyó hasta el 10 de julio de 1894. Una vez concluidas las obras del trayecto que daba nombre a su razón social, la empresa concesionaria decidió encargar a su ingeniero, Ernesto Hoffmeyer, el estudio de la prolongación de sus vías hasta Bermeo. En la Memoria de su proyecto, el facultativo defendía que:

La diferencia de recorrido entre Bermeo y Bilbao por la línea de Guernica y la de Munguía es claramente favorable a esta última. Por Munguía habrá 37 kilómetros de ferrocarril directo y por Guernica 59 kilómetros. Además de los 22 kilómetros de diferencia, hay dos trasbordos más por Guernica. La diferencia en tiempo será de una hora a favor de la línea de Munguía. Como los gastos de explotación serán menores, los billetes también serán más baratos⁷⁷.

78 Gaceta de Madrid, 1904ko abuztuaren 2an, 85-87 orr. / pág.

Egia esan, Bilbo eta Bermeo arteko distantzia askoz handiagoa zen Gernikatik Mungiatik baino. Aitzitik, ez zen zuzena Gernikatik bi transbordo gehiago egongo zirela esatea; izan ere, pentsatzekoa zen Zornotzatik Sukarrietarako trenbidea egiten ari zen enpresa berak egin zezakeela Bermeorako luzapena, eta, beraz, Zornotzan egongo litzatekeela Bilborako aldaketa bakarra; aldiz, Mungiatik Bermeorako trenbidea luzatzekotan, Bizkaiko hiribururako trenbidean ere egin beharko litzateke, kasu honetan, Lutxanako geltokian.

Mungiatik Bermeorako trenbidearen emakida gauzatu baino lehen, kostaldeko herriko Udalak obran laguntzea erabaki zuen, 1890eko ekainaren 10ean 250.000 pezetako diru-laguntza adostuz linea berriaren aurrekontua 1.750.000 pezetatik gorakoa ez bazen, eta soberakinaren % 20 kopuru hori gainditzen bazuen. Hala ere, eta babes sendoa izan arren, Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía Konpainiak ez zuen enpresari aurre egiteko beharrezkoak ziren finantza-baliabideak biltzea lortu, eta, aldi berean, erakundeek laguntza ukatu zitzaion; izan ere, bere lehiakideak, Gernikako trenbideak, harreman estuak zituen erakundeekin. Ildo horretan, gogorarazi behar da une hartan Manuel María Arrotegui, Zornotzatik Sukarrietarako trenaren eta Gernika eta Bermeo arteko luzapenerako emakidaren 20 akzioren titularra, Madrilgo diputatua zela barruti horretatik. Linearen Zuzendari Gerentea, Isidoro León Arreguía, berriz, Probintziako Diputatu zen.

1904ko uztailaren 30ean Bermeorako trenbideak beste bultzada bat hartu zuen Bigarren Mailako Trenbideen Legea onartu zenean. Lege-arau horren III. kapituluaren arabera, sei hilabeteko epea ematen zen eraiki beharreko bigarren mailako trenbideen plana zehaztu behar zuen batzordea eratzeko. Batzorde horrek Estatutuak inbertitutako kapitalaren %5eko interesa bermatzeko aukera izango zuen.

Agindu horri jarraiki, Arabako eta Bizkaiko Herri Lanen Buruzagitzak lehentasuntzat proposatu zuen Mungia, Bermeo eta Sukarrieta artean trenbide bat eraikitzea, eta horrek esan gura zuen bi lineak elkartu egingo zirela, Bermeotik⁷⁸.

Ciertamente, la distancia entre Bilbao y Bermeo era notablemente más grande por Gernika respecto a Mungia. Por el contrario, no era correcto afirmar que habría dos trasbordos más por Gernika, ya que, era de suponer, que la prolongación a Bermeo la podría construir la misma empresa que ya operaba el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, por lo que el único trasbordo a Bilbao debería efectuarse en Amorebieta, mientras que, de ampliar el tren de Mungia a Bermeo, también sería preciso realizar un trasbordo en el camino a la capital vizcaína, en este caso en la estación de Lutxana.

Antes de que la concesión del ferrocarril de Mungia a Bermeo llegara a materializarse, el Ayuntamiento de la villa costera ya había decidido contribuir a la obra, al acordar el 10 de junio de 1890 una subvención 250.000 pesetas si el presupuesto de la nueva línea no excedía de 1.750.000 pesetas, y con el 20% del exceso si sobrepasaba dicha cifra. Sin embargo, y a pesar de este decidido apoyo, la Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía no logró reunir los recursos financieros precisos para afrontar la empresa, al tiempo que le fue negada la ayuda de las instituciones, con las que su competencia, el ferrocarril de Gernika, mantenía estrechas relaciones. Es preciso recordar en este sentido que, en aquel momento, era diputado en Madrid por este distrito Manuel María Arrotegui, titular de 20 acciones del tren de Amorebieta a Pedernales, así como de la concesión para la prolongación entre Gernika y Bermeo, mientras que el Director Gerente de la línea, Isidoro León Arreguía, era a su vez Diputado Provincial.

El 30 de julio de 1904 el ferrocarril a Bermeo tomó un nuevo impulso gracias a la aprobación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios. Según el capítulo III de dicha norma legal, se otorgaba el plazo de seis meses para la constitución de una comisión que debía definir el plan de ferrocarriles secundarios a construir, los cuales podrían beneficiarse de una garantía del 5% de interés del capital invertido por parte del Estado.

Siguiendo este mandato, la Jefatura de Obras Públicas de Álava y Vizcaya propuso como prioritaria la construcción de un ferrocarril entre Munguía, Bermeo y Pedernales, lo que supondría la unión de las dos líneas concurrentes a través de Bermeo⁷⁸.

1909. urtean, Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía izenekoak bere trenbidea Bermeoraino luzatzeko emakida eskatu zuen, legedi berriaren agin-duen babesean, José Orbegozo ingeniariak idatzitako proiektuaren arabera, baina eskaera ez zen onartu, ez baitzuen Sukarrietako geltokiraino aurreikusitako linea osorik egitea aurreikusten.

Egoera horren aurrean, azkenean, hirugarren enpresa batek Mungiatik Bermeorako eta Sukarrietarako trenbidea egiteko eskaria aurkeztu zuen, Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama izenekoak. José Ucelay e Isasi ingeniari bermeotarrak egindako lanei esker, zegokion aurreproiektua aurkeztu zuen 1915eko ekainean, eta zegokion izapidetze administratiboa hasi zen. Izapidetzea 1917ko abenduaren 11n amaitu zen, Gaceta de Madrid izenekoan eraikitzeko proiektuen lehiaketa ireki zela iragarri zenean⁷⁹.

Bermeon pozez gainezka jaso zuten albistea. Sei egun geroago, pozezko manifestazio handia antolatu zen, eta bertan, Ucelay jaunari, erregeari eta gobernuari eskerrak emateko telegrama bidaltzea erabaki zen.

Modu berean, 1918ko abuztuan bazkari herrikoi handia antolatu zen proiektuaren zuinketa egin behar zuten Sustapen Ministerioko arduradunen omenez. Azkenik, 1919ko azaroaren 26an, Francisco de Las Heras y Ávila Bilbotik Lezamarako trenbidearen Administrazio Kontseiluko presidenteari⁸⁰ emandako

emakida onartu zen. Hala ere, lehen mundu-gerran herrialdeko ekonomiak izan zuen prezio-igoera handiak linearen benetako eraikuntza-kostua areagotu zuen, eta emakidak inflazio-prozesu hori hasi aurretik balioetsitako proiektuan oinarrituta baino ez zuen bermatzen egin beharreko inbertsioa. Hori dela eta, Lezamako trenbidearen konpainiak uko egin behar izan zion proiektuari. 1920ko irailaren 20ko Errege Agindua iraungitzat eman zuen emakida.

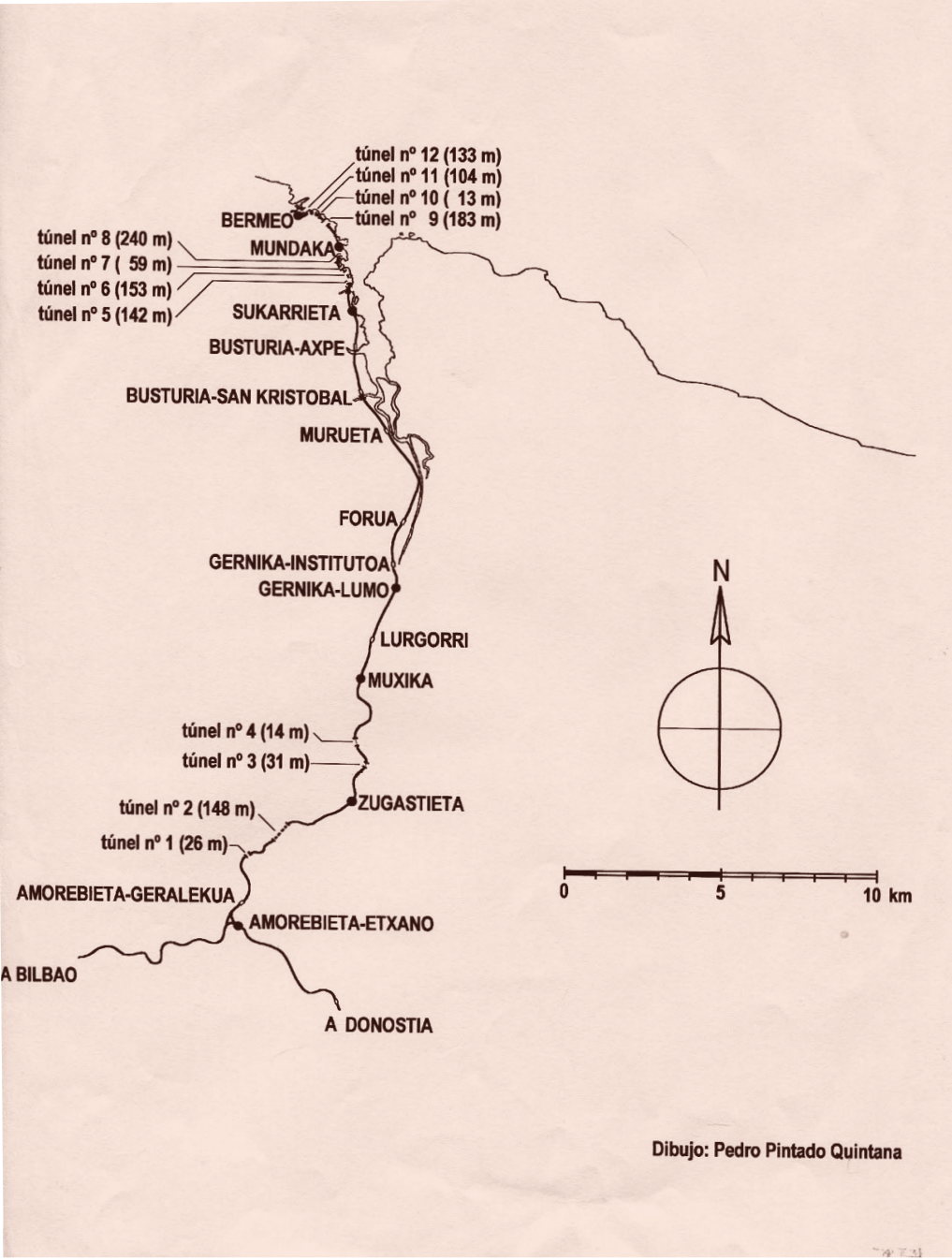
En el año 1909, la Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía solicitó la oportuna concesión para ampliar sus vías hasta Bermeo al amparo de los preceptos de la nueva legislación, según el proyecto redactado por el ingeniero José Orbegozo, pero la petición fue rechazada debido a que no contemplaba la realización integral de la línea prevista hasta la estación de Pedernales.

Ante esta situación, fue una tercera empresa la que finalmente solicitó la concesión del ferrocarril de Mungia a Bermeo y Sukarrieta, la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama. Gracias a los trabajos realizados por el ingeniero bermeano José Ucelay e Isasi, presentó el oportuno anteproyecto en junio de 1915 y se inició su correspondiente tramitación administrativa, que culminó el 11 de diciembre de 1917 con el anuncio, en la Gaceta de Madrid, de la apertura del concurso de proyectos para su construcción⁷⁹.

Asimismo, en agosto de 1918 se organizó un banquete popular en honor de los responsables del Ministerio de Fomento que debían realizar el replanteo del proyecto. Finalmente, el 26 de noviembre de 1919 se aprobaba la concesión, otorgada a Francisco de Las Heras y Ávila⁸⁰, presidente del Consejo de Administración del ferrocarril de Bilbao a Lezama. Sin embargo, el notable incremento

de precios que experimentó la economía del país durante la primera guerra mundial había disparado el coste de construcción real de la línea, mientras que la concesión solamente garantizaba la inversión a realizar en base a un proyecto valorado antes de iniciarse este proceso inflacionario. Por ello, la compañía del ferrocarril de Lezama se vio finalmente obligada a renunciar al proyecto. La Real Orden de 20 de septiembre de 1920 dio por caducada la concesión.

La noticia fue recibida en Bermeo con alborozo. Seis días más tarde se organizó una gran manifestación de júbilo, en la que se acordó remitir un telegrama de agradecimiento al señor Ucelay así como al Rey y al Gobierno.



79 Gaceta de Madrid, 1917ko abenduaren 11n, 346 or. / pág.
80 Gaceta de Madrid, 1919ko abenduaren 13an, 347 or. / pág.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS-EN ASMOAK

LAS PRETENSIONES DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS

Behin Bilbotik Lezamarako trenbidearen konpainiak bultzatutako proiektua bertan behera utzita, Bermeo-rako trenbide konexioa ez zen ahaztuta geratu, eta, horrela, 1926an Sukarrieta eta Bermeo arteko sekzioa Primo de Riveraren Gobernuak bultzatutako presazko Eraikuntzako Trenbideen Aurreproiektuan sartzea lortu zen⁸¹, baina azkenean ez zen aintzat hartu dokumentu horretan oinarrituta onartutako behin betiko Planean⁸².

Hala eta guztiz ere, Sukarrietatik Bermeorako luzapenak Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izene-koaren interesa piztu zuen. Zalantza barik, garai hartan Euskal Herriko tren-enpresarik garrantzitsuena zen. Bere linea nagusiak Bilbo eta Donostia lotzen zituen, eta Zornotzako geltokian Sukarrietarako trenbidearekin lotzen zen. Sozietate hori, bere zerbitzuak luzatzeko, hobetzeko eta modernizatzeko asmo handiko plan batean sartuta zegoen garai hartan, eta bere trenbideekin Kantauriko porturen batera sartzeko interes handia zuen; izan ere, bere itsas lotura bakarra Bilbo-Atxuriko geltoki terminaleko kaietan zegoen, eta haiek gabarra-
jerako baino ez ziren egokiak, baina ez altuerako nabi-
gaziorako, Ibaizabalgo itsasa-
darreko zubiek San Antonen
eta Areatzan ezartzen zitzuten
mugak zirela eta.

Alde horretatik,
Bermeo aukera
bikaina zen, portua
zabaltzeko aukera
handiak baitzeuden.

Una vez abandonado el proyecto impulsado por la compañía del ferrocarril de Bilbao a Lezama, la conexión ferroviaria a Bermeo no cayó en el olvido y, de hecho, en 1926 se logró incluir la sección entre Sukarrieta y Bermeo en el Anteproyecto de Ferrocarriles de Urgente Construcción, impulsado por el Gobierno de Primo de Rivera⁸¹, aunque finalmente no fue considerado en el Plan definitivo aprobado en base al citado documento⁸².

Pese a este nuevo revés, la prolongación desde Sukarrieta a Bermeo comenzó a despertar el interés de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, sin lugar a dudas la empresa ferroviaria más importante del País Vasco en aquella época, cuya línea principal unía Bilbao con Donostia, y que enlazaba en la estación de Amorebieta con el ferrocarril a Sukarrieta. Esta sociedad se encontraba en aquel momento inmersa en un ambicioso plan de ampliación, mejora y modernización de sus servicios y tenía gran interés en acceder con sus vías a algún puerto del Cantábrico, ya que su única conexión marítima se encontraba en los muelles de la propia estación terminal de Bilbao-Atxuri, que solo eran aptos para el gabarraje, pero no para la navegación de altura, dadas las limitaciones impuestas por los puentes sobre la ría del Nervión de San Antón y del Arenal.

En este sentido, Bermeo resultaba una magnífica opción, dadas las grandes posibilidades de expansión de su puerto.

1927an, Compañía de los Ferrocarriles Vascongados konpainiak linea hori eraikitzeke lehen gestioak hasi zituen, bai ministerioetako agintariekin, bai Bermeoko Udalarekin eta Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales izenekoarekin berarekin harremanetan jarritz. Negoziazio hori 1929ko abuztuaren 27an heldu zen gailurrera. Egun horretan, bilera egin zen Sukarrietan Juan Eguidazu Bizkaiko Portuetako buruarekin eta José Garavilla herriko alkatearekin, eta Sustapen Ministerioaren aurrean esku hartzea erabaki zen Vascongadosi nahitaezko emakida eman ziezaion, baldintza hauekin:

En 1927 la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados inició las primeras gestiones para la construcción de esta línea, contactando tanto con las autoridades ministeriales como con el ayuntamiento de Bermeo y la propia Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales. Estas negociaciones alcanzaron su cénit el 27 de agosto de 1929, día en que se celebró en Sukarrieta una reunión con Juan Eguidazu, Jefe de Puertos de Vizcaya, y el alcalde de la villa, José Garavilla, en la que se acordó interceder ante el Ministerio de Fomento para que fuera otorgada la preceptiva concesión a Vascongados con las siguientes condiciones:

01

Estatuak obren kostu osoaren % 50 jarriko zuen.

El Estado aportaría un 50% del coste total de las obras.

02

Bizkaiko Foru Aldundiak milioi bat pezeta emango zituen lanak diruz laguntzeko.

La Diputación de Bizkaia subvencionaría los trabajos con un millón de pesetas.

03

Bermeoko eta Mundakako udalek 500.000 pezeta emango zituzten.

Los ayuntamientos de Bermeo y Mundaka aportarían 500.000 pesetas.

04

Compañías de los Ferrocarriles Vascongados eta Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales konpainiek beste 500.000 pezeta emango zituzten, erdibana.

Las Compañías de los Ferrocarriles Vascongados y de Amorebieta a Guernica y Luno y Pedernales aportarían otras 500.000 pesetas a repartir a partes iguales.

81 Oficina de Estudios de las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de MZA. El problema de los ferrocarriles en construcción. 39-42. orr. / pág.

82 Gaceta de Madrid, 1926ko martxoaren 6a, p.1242-1.243. orr. / pág.

Baldintza horiekin batera, une horretan bere lineak elektrifikatzen ari zen Compañía de los Ferrocarriles Vascongados izenekoak, Sukarrietako linean trakzio-sistema berria sartzeko beharra azpimarratu zuen, eta beharrezkotzat jo zuen, halaber, trenbide horretako errei

Halaber, behin lanak amaituta, Bilbo-Bermeo ibilbidearen ustiapena enpresa ustiatzaile bakar baten esku geratu beharko litzatekeela adierazi zuen⁸³.

zahar eta arinak, metro linealeko 18 kilogramokoak, 32 kiloko beste errei bateratu batzuekin ordeztea. Bi eragiketen kostua 3.700.000 pezetakoa izango litzateke, eta, bere ustez, Estatuko Trenbide Kutzak finantzatu beharko litzuzke.

Hasierako baikortasuna gorabehera, ekimen berriak ere ez zuen aurrera egin. Aitzitik, bi tren-enpresen arteko harremanak berehala okertu ziren; izan ere, Compañía de los Ferrocarriles Vascongados enpresak ez zituen onartu Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Lumo y Pedernales enpresak erosketarako proposatutako baldintzak, eta, horregatik, ahal zuen guztia egin zuen Sukarrietako tren txikia hondamendira eramateko, Compañía de Automóviles Vascongados bere filialaren bidez autobus-zerbitzu alternatibo bat antolatuz⁸⁴.

Junto a estas condiciones, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, inmersa en ese momento en la electrificación de sus líneas, sostuvo la necesidad de introducir el nuevo sistema de tracción en la línea de Sukarrieta y también consideró necesaria la sustitución de los viejos y ligeros carriles de esta vía, de tan sólo 18 kilogramos por metro lineal, por otros unificados de 32 kilos. El coste estimado de ambas operaciones ascendería a 3.700.000 pesetas que a su juicio deberían ser financiadas por la Caja Ferroviaria del Estado.

A pesar del optimismo inicial, la nueva iniciativa tampoco prosperó. Al contrario, las relaciones entre ambas empresas ferroviarias se deterioraron rápidamente, ya que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados no aceptó las condiciones de compra que le propuso la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Lumo y Pedernales, por lo que hizo todo lo posible por llevar a la ruina al pequeño tren de Sukarrieta, con la organización de un servicio alternativo de autobuses a través de su filial, la Compañía de Automóviles Vascongados⁸⁴.

Asimismo, afirmó que, una vez terminadas las obras, la explotación del trayecto Bilbao-Bermeo debería quedar en manos de una sola empresa explotadora⁸³.

ESTATUAK BERRIRO EKIN ZION PROIEKTUARI

EL ESTADO RETOMA EL PROYECTO

Errepublikara garaietan, inguruko trenbide-proiektuak baztertuta geratu ziren bitartean, garrantzi handiko jazoera gertatu zen; Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Lumo y Pedernales izenekoak bere emakidei uko egin zien, batez ere Compañía de los Automóviles Vascongados izenekoak ezarritako autobusen bidez errepideak ezartzen zuen lehia gogorrari aurre egin ezin zion eta gero eta jasangaitzagoa zen ustiapenaren aurrean. Horrela, 1932ko martxoaren 31n, Herri Lanen Ministerioaren esku zegoen Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak bere gain hartu zuen zerbitzuaren kudeaketa. Erakunde horri eman zion gobernuak emakidadunek bertan behera utzitako trenbideen eragiketa⁸⁵.

Sollubeko pasabideak zituen zailtasunen aurrean Mungiarekin lotzeko aukera behin betiko bertan behera utzita, ordutik aurrera ahaleginak Sukarrietatik Bermeorako

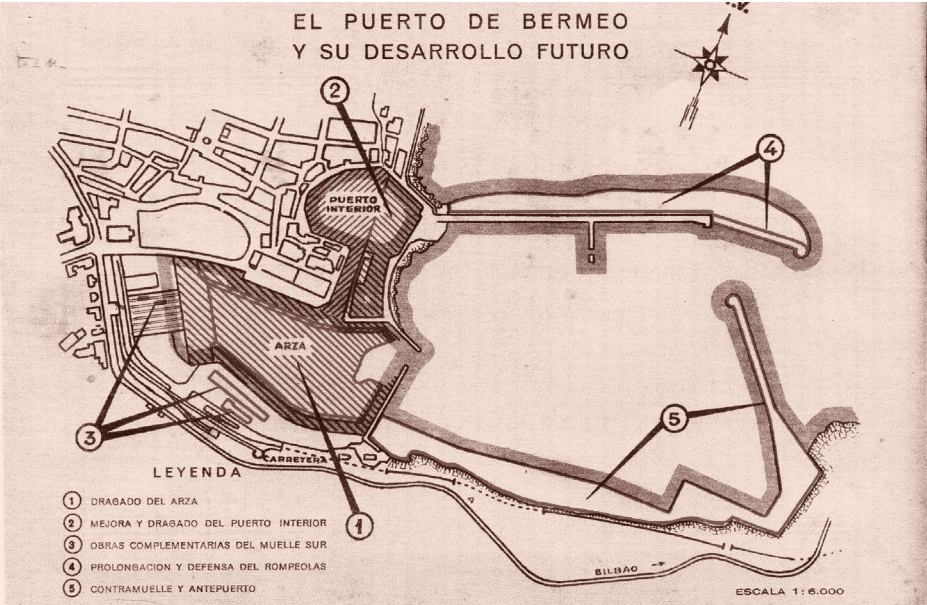
Egoera zail horretan, trenbidea Bermeora luzatzeko proiektuak ahaztuta geratu ziren, baina Gerra Zibilaren ondoren berriro ekin zitzairen.

sekziora bideratu ziren. Sekzio hori egitea errazagoa zen, bost kilometroko trenbide berriak eraikitzea besterik ez baitzuen eskatzen.

Durante la República, mientras los proyectos ferroviarios en la zona quedaron relegados, se produjo un hecho trascendental; la renuncia a sus concesiones por parte de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica-Lumo y Pedernales, ante una explotación cada vez más insostenible, que no podía hacer frente a la dura competencia de la carretera, sobre todo a través de los autobuses implantados por la Compañía de los Automóviles Vascongados. De este modo, el 31 de marzo de 1932 la gestión del servicio fue asumida por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas a la que el gobierno encomendaba la operación de las vías férreas que fueran abandonadas por sus concesionarios⁸⁵.

Abandonada definitivamente la posibilidad de enlazar con Mungia ante las dificultades que presentaba el paso por Sollube, desde entonces los esfuerzos se centraron definitivamente en la sección de Sukarrieta a Bermeo, de más fácil ejecución, ya que tan sólo requería construir cinco kilómetros de nuevas vías.

En esta difícil coyuntura, los proyectos para ampliar el ferrocarril a Bermeo cayeron en el olvido, pero tras la Guerra Civil se retomaron nuevamente.



83 Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Libro de Actas del Consejo de Administración 4 zk., pp. 328-329. orr. / pág.

84 Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Libro de Actas del Consejo de Administración 4 zk., pp. 340-341. orr. / pág.

85 Gaceta de Madrid, 1932ko martxoaren 31, 2.266-2.267. orr. / pág.

Gerra Zibilaren ostean Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak argitaratutako lehen Memorian, ministerioaren esku zegoen erakundeak 1939ko martxoaren 25eko data zuen aurreproiektuaren idazketa iragarri zuen, Aurreproiektu horrek eraiki beharreko 5.600 metroak 3.243.171 pezetatan balioesten zituen.

rriaren arabera, errepide berriak 134.805,70 pezetako diru-sarrerak ekarriko lituzke urtean bidaiariengatik, eta 31.695,03 pezetakoak merkantziengatik; ustiapen gastuak, berriz, 84.117,27 pezetakoak izango lirateke. Horrela, urtean 82.383,46 pezetako etekina lortzea aurreikusten zen. Bestalde, luzapena martxan jartzeak Zornotzatik Sukarrietarako eta Vasco-Navarrarako lineen diru-sarreretan eragin onuragarria izango zuela aurreikusi zen, biak ere, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak ustiatutakoak, 278.792,62 eta 35.375 pezetarekin, hurrenez hurren. Ondorioz, haren eraikuntza errentagarritzat jo zen, baldin eta inbertsioaren kostua ez bazen hamar milioi pezeta baino handiagoa⁸⁶.

Zornotzatik Sukarrietara doan trenbidea Bermeoraino luzatzeko proiektua 1944ko martxoaren 27ko ministro-aginduaren bidez onartu zen behin betiko, eta guztira 6.574.874,34 pezetako egikaritze-aurrekontuarekin esleitu zen, lau urtetan banatuta⁸⁹. Hilabete batzuk geroago, 1944ko abuztuaren 24an, obrak bedeinkatu egin ziren⁹⁰, baina berehala geldiarazi ziren finantza arloko zenbait arazorengatik.

Proiektua berriro aktibatzeko albisteen aurrean, Bermeoko Udalak berehala eskaini zuen urtean gutxienez 70.000 pezetako diru-bilketa bermatzea ibilbide berrirako⁸⁶.

1942ko otsailaren 9an amaitu zen linea berriaren eraikuntza-proiektuaren idazketa⁸⁷, 7.201.052,85 pezetako behin betiko aurrekontuarekin, hau da, hiru urtean hasierako aurreikuspena bikoiztu baino gehiago egin zen. Azterlan berriaren arabera, errepide berriak 134.805,70 pezetako diru-sarrerak ekarriko lituzke urtean bidaiariengatik, eta 31.695,03 pezetakoak merkantziengatik; ustiapen gastuak, berriz, 84.117,27 pezetakoak izango lirateke. Horrela, urtean 82.383,46 pezetako etekina lortzea aurreikusten zen. Bestalde, luzapena martxan jartzeak Zornotzatik Sukarrietarako eta Vasco-Navarrarako lineen diru-sarreretan eragin onuragarria izango zuela aurreikusi zen, biak ere, Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak ustiatutakoak, 278.792,62 eta 35.375 pezetarekin, hurrenez hurren. Ondorioz, haren eraikuntza errentagarritzat jo zen, baldin eta inbertsioaren kostua ez bazen hamar milioi pezeta baino handiagoa⁸⁸.

Ante las noticias de reactivación del proyecto, el Ayuntamiento de Bermeo se ofreció de inmediato a garantizar un mínimo de recaudación para el nuevo trayecto por valor de 70.000 pesetas anuales⁸⁶.

El 9 de febrero de 1942 se concluyó la redacción del proyecto constructivo de la nueva línea⁸⁷, con un presupuesto definitivo en 7.201.052,85 pesetas, es decir, en tres años se había duplicado con creces respecto a las previsiones iniciales. En el nuevo estudio se calculaba que la nueva vía podría generar unos ingresos anuales por tráfico de viajeros de 134.805,70 pesetas y otras 31.695,03 por el de mercancías, mientras que los gastos de explotación ascenderían a 84.117,27 pesetas. De este modo, se esperaba obtener un beneficio anual de 82.383,46 pesetas. Por otra parte, estaba previsto que la puesta en servicio de la prolongación repercutiría favorablemente en los ingresos de las líneas de Amorebieta a Pedernales y del Vasco-Navarro, ambas explotadas por La Explotación de Ferrocarriles por el Estado, con un total de 278.792,62 y 35.375 pesetas, respectivamente. En consecuencia, su construcción se juzgó rentable, siempre que el coste de la inversión no superase la cifra de diez millones de pesetas⁸⁸.

El proyecto de la prolongación del ferrocarril de Amorebieta a Sukarrieta hasta Bermeo fue definitivamente aprobado por Orden Ministerial de 27 de marzo de 1944, consignando un presupuesto total de ejecución de 6.574.874,34 pesetas a repartir en cuatro anualidades⁸⁹. Meses después, el 24 de agosto de 1944, se procedió a la bendición de las obras⁹⁰, pero éstas pronto se vieron frenadas por diversos problemas financieros.

En la primera Memoria editada por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado tras la Guerra Civil el organismo ministerial anunciaba la redacción de un anteproyecto, fechado el 25 de marzo de 1939, que valoraba los 5.600 metros a construir en 3.243.171 pesetas.

Lanak destajuz egiteko lehiaketaren ondoren, proiektua hutsik geratu zen, proiektuaren prezioek ez baitzuten bat egiten enkantearen unean errealitateak markatzen zituenekin, gerraosteko urteetan herrialdeko ekonomiak izandako inflazio larriaren ondorioz. Horregatik, 1944an eta 1945eko hasieran zuzeneko kudeaketa bidez, 200.000 pezetako zenbait obra bakarrik egin ahal izan ziren.

Enkante berriak berriro hutsik gera ez zitezen, proiektu eraberrituak idatzi ziren, eta, beraz, trenbidearen lanak hiru zatitan banatu ziren. Lehenengoa 1944ko urriaren 15ean onartu zen, administrazioaren 2.461.577,22 pezetako egikaritze-aurrekontuarekin, eta Antonio Cutillas Carrión kontratistari esleitu zitzaion, % 7,6ko bajarekin⁹¹. Lanak koordinatzeko, 1945eko otsailaren 23an Narciso Buesa Buesa ingeniaria izendatu zen Zornotzatik Sukarrietarako linearen eta Bermeora luzatzeko obren arduradun zuzen.

1945 eta 1946. urteetan, lehen zatian baino ez ziren egin lanak, eta erritmo motelean, urte horretako linearen Memorian eskualdean zegoen eskulan eskasia dela eta justifikatuta.

eta horien artean aipatzekoa da 1945eko abenduaren 15ean tunela zulatu zenean izandako istripu larria. Bost hildako eragin zituen.

Eraikuntza-lanen martxa irregularraren isla dira hurrengo urteetan horietan inbertitutako kopuruak.

1946ko ekitaldia amaituta, 1. tanela zulatuta zegoen jada, eta amaituta zeuden Portuondoko senadia zeharkatzen duen lubetaren euspenerako hormak; beraz, une horretan egindako berdinketa lanak 1.200 metroko luzera zuen guztira⁹². Lanak ez ziren ezustekorik gabeak izan,

Celebrado el concurso para la realización de los trabajos por destajo, éste quedó desierto ya que los precios del proyecto no respondían a los que la realidad marcaba en el momento de la subasta debido a la grave inflación que había experimentado la economía del país en los años de la inmediata posguerra. Por este motivo solamente fue posible realizar algunas obras por gestión directa durante el año 1944 y principios de 1945, por importe de 200.000 pesetas.

Para evitar que las nuevas subastas volvieran a quedar desiertas, se redactaron proyectos reformados, por lo que las obras del ferrocarril quedaron divididas en tres trozos. El primero fue aprobado el 15 de octubre de 1944, con un presupuesto de ejecución por administración de 2.461.577,22 pesetas, y adjudicado al contratista Antonio Cutillas Carrión con una baja del 7,6%.⁹¹. Para la coordinación de los trabajos, el 23 de febrero de 1945 se nombró al ingeniero Narciso Buesa Buesa como encargado de la línea de Amorebieta a Pedernales y responsable directo de las obras de prolongación a Bermeo.

Finalizado el ejercicio de 1946, el túnel número 1 ya había sido perforado y se habían terminado los muros de contención del terraplén que cruza la ensenada de Portuondo, por lo que la explotación realizada alcanzaba en ese momento una longitud total de 1.200 metros⁹². Los trabajos no estuvieron exentos de sobresaltos, destacando entre ellos el gravísimo accidente sufrido durante la perforación del citado túnel el 15 de diciembre de 1945, con el trágico balance de cinco muertos.

Claro reflejo de la irregular marcha de los trabajos de construcción son las cantidades invertidas en los mismos en los años sucesivos

86 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1936 a junio de 1941, 60. or. / pág.

87 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1941 a diciembre de 1942, 108. or. / pág.

88 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de Julio de 1941 a diciembre de 1942, 232-234. orr. / pág.

89 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de 1944, 88. or., / pág

90 El Correo Español, 1944ko abuztuaren 26a, 3. or. / pág.

91 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de la línea de Amorebieta a Pedernales, 1945, 8. or. / pág.

92 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria de la línea de Amorebieta a Pedernales, 1946, 9. or. / pág.

1944	—	200.000,00 PEZETA PESETAS	1948	—	1.101.798,67 PEZETA PESETAS
1945	—	2.000.000,00 PEZETA PESETAS	1949	—	1.202.888,60 PEZETA PESETAS
1946	—	156.752,02 PEZETA PESETAS	1950	—	1.760.592,04 PEZETA PESETAS
1947	—	0 PEZETA PESETAS			



^ Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno konpainiaren 0880. ekintza. Jokin Menoyoren artxiboa.

Acción nº 0880 de la Compañía del Ferrocarril de Amorebieta a Guernica y Luno. Archivo Jokin Menoyo.

Ikus daitekeenez, obrak erabat gelditu ziren 1947. urte osoan, lehen zatiaren eraikuntza lanak ia amaituta zeudenean, gainerako ataletan lanak hasi baino lehen.

Bigarren zatiko obrak Banús Hermanos, S.A. enpresari esleitu zitzaizkion 1948an. Sozietate hori Jose eta Isidro Banusek sortu zuten, eta erregimen frankistako hainbat obra publikotan parte hartu zuen, Erorien Haranaren eraikuntzan, besteak beste, bai eta higiezinaren sustapen eta espekulazio garrantzitsuetan ere. Ezagunena, gaur egun Puerto Banús izenez ezagutzen den Andaluzia Berria urbanizazioa da.

Bigarren zatiko lanak hasi baziren ere, lanen erritmoa oso motela zen, eskulan falta kronikoa zelako, eta Explotación de Ferrocarriles por el Estado erakundeak ez zuelako behar adina aurrekontu kontsignatu. Izan ere, 1952ko *Memoriak* bigarren zatiaaren azpiegiturari zegozkion obrak “aurreikusitako erritmoan egin zirela eta bukatutzat jo zitezkeela”⁹³ adierazten bazuen ere, “amaitzeko geratzen diren obren bolumen txikia kontuan hartuta” kontua da ez zegoela beharrezko baliabide ekonomikorik linea berehala martxan jartzea ahalbidetuko zuen behin betiko bultzada emateko.

Obren garapena geldiarazten zuten finantza-arazoei behin betiko aurre egiteko, 1952ko abenduaren 20an, Gobernuak lege bat aldarrikatu zuen. Lege horren bidez, Bermeoraino luzatzeko obrekin jarraitzeko baime-na ematen zitzaion Herri Lan Ministerioari, Estatuaren kontura. Obra horien amaiera 10.666.432,38 pezetakoa zela aurreikusi zen. Kopuru hori bost urtetan ordainduko zen, 2,5 milioi pezeta 1953an, bi milioi hurrengo hiru urteetan eta 2.166.432,38 pezeta 1957an⁹⁴.

Azkenik, 1953ko apirilaren 30ean, hirugarren zatiko azpiegitura-lanak egiteko lehiaketaren iragarkia argitaratu zuen Estatuko Aldizkari Ofizialak, bai eta Bermeorako luzapeneko hiru sekzioen gainegiturarena ere, Sukarrieta, Mundaka eta Bermeoko geltokietako eraikina, kaiak eta nasak barne⁹⁵.

Como se observa, las obras sufrieron una paralización completa durante todo el año 1947, momento en que la construcción del trozo primero se encontraba prácticamente finalizada, sin que se hubieran iniciado los trabajos en las restantes secciones.

Las obras de la segunda sección fueron adjudicadas en 1948 a la empresa Banús Hermanos, S.A. Esta sociedad, fundada por José e Isidro Banús ya había participado en numerosas obras públicas del Régimen franquista, entre las que destaca la construcción del Valle de los Caídos, así como en importantes promociones y especulaciones inmobiliarias, siendo la más conocida la urbanización Nueva Andalucía, hoy conocida como Puerto Banús.

Pese al inicio de los trabajos en la segunda sección, el ritmo de las obras seguía siendo muy lento debido a la crónica falta de mano de obra, así como a las insuficientes consignaciones presupuestarias disponibles por parte de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado. De hecho, y aunque la *Memoria* de 1952 señalaba que las obras correspondientes a la infraestructura del trozo segundo, «se realizan al ritmo previsto y pueden considerarse terminadas, dado el pequeño volumen de las que restan para su culminación»⁹³, lo cierto es que no se disponía de los medios económicos necesarios para dar el impulso definitivo que permitiera la pronta puesta en servicio de la línea.

Para atajar definitivamente los problemas financieros que frenaban el desarrollo de las obras, el Gobierno promulgó el 20 de diciembre de 1952 una Ley por la que se autorizaba al Ministerio de Obras Públicas a continuar, por cuenta del Estado, las obras de prolongación hasta Bermeo, cuya terminación se valoraba en 10.666.432,38 pesetas, que se pagarían en cinco anualidades, de 2,5 millones de pesetas en 1953, de dos millones en los tres años siguientes y de 2.166.432,38 en 1957⁹⁴.

Finalmente, el 30 de abril de 1953, el *Boletín Oficial del Estado* publicaba el anuncio del concurso para la ejecución de las obras de infraestructura del trozo tercero, así como de la superestructura de las tres secciones de la prolongación a Bermeo, incluidos los edificios, muelles y andenes de las estaciones de Sukarrieta, Mundaka y Bermeo⁹⁵.

93 Explotación de Ferrocarriles por el Estado, Memoria 1952, 10. or./pág.
94 Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1952ko abenduak 22, 6.281. or./pág.
95 Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1953ko apirilak 3, 2.425. or./pág.

BERMEOKO ESPETXE-DESTAKAMENTUA EL DESTACAMENTO PENITENCIARIO DE BERMEO

Finantza-arazoak gaindituta, Sukarrietatik Bermeora arteko trenbideak luzatzeko lanek oztopo zail bat gainditu

behar zuten oraindik: eskualdean zegoen eskulan eskasia kronikoa.

Hori gainditzeko, presoek derrigorrezko lan merke, eraginkor eta ez oso gatazkatsua erabili zen. Espetxeetako Zuzendaritza Nagusiak espetxe-destakamentua ezarri zuen Barnako ibarrean, Bermeo inguruan.

garren zatian egin zuten lan⁹⁶. Lehen egunetan, espetxeratze- eta ustiapen-zentro horretan 20 lagun izan ziren, eta horietako bat bera ere ez zuen “matxinada marxistan” parte hartzeagatik kondenatu gisa identifikatu erregimen frankistak. Dena den, litekeena da horietakoren bat izaera politikoa zuten zergatien ondoriozko zigorra betetzen aritzea.

Azkenik, hirugarren zatiko azpiegitura-lanak, gainegitura osoa eta geltokietako eraikin, kai eta nasa guztiak, 1953ko uztailaren 9an esleitu ziren⁹⁷. Hasiera batean, Estatuko Aldizkari Ofizialak argitaratu zuenez, Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV) enpresa eraikitzaileari esleitu zitzaion kontratua. 1865etik aurrera sozietateari izena ematen zion trenbide lotura ezarri ezin izan zuen sozietatea zen.

Superados los problemas financieros, las obras para prolongar las vías del ferrocarril desde Sukarrieta hasta Bermeo todavía debían superar un difícil escollo: la crónica escasez de mano de obra en la comarca.

El Destacamento Penitenciario de Bermeo fue formalmente inaugurado el 21 de enero de 1953. Es preciso recordar que, en aquel momento, todavía no se habían licitado las obras de la tercera sección del ferrocarril, por lo que, en un principio, sus penados trabajaron en la segunda, que ejecutaba en aquellos momentos la sociedad Banús Hermanos⁹⁶. En sus primeros días este centro de reclusión y explotación contó con 20 penados, ninguno de ellos identificado por el Régimen franquista como condenados por participar en la «rebelión marxista», aunque es probable que alguno de ellos cumpliera condena por motivaciones de carácter político.

Finalmente, las obras de infraestructura de la tercera sección, así como la superestructura total y los edificios, muelles y andenes de las estaciones, fueron adjudicadas el 9 de julio de 1953⁹⁷. En principio, según publicaba el Boletín Oficial del Estado, el contrato recayó sobre la empresa constructora Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo (MZOV), una antigua

Para superarlo se recurrió al barato, eficaz y poco conflictivo trabajo forzado de los presos, con el establecimiento por parte de la Dirección General de Prisiones de un destacamento penitenciario que se levantaría en la vaguada de Barna, en las proximidades de Bermeo.



Primo de Riveraren diktadurak presazko Eraikuntzako Trenbideen Plana onartu ondoren, Zamoratik Ourenserako trenbidea barne, ibilbide horren, eta, ondoren, beste batzuen, eraikitzaile bihurtu zen. Hala ere, edo gobernuaren argitalpen ofizialaren akats bat da, edo, bestela, aipatutako tren-enpresak Banús Hermanos, S.A. sozietateari azpikontratatu zion lan horien egikaritzea. Sozietate horrek presentzia handia zuen jada inguruan, bai trenbidearen bigarren sekzioan egiten ari zen lanengatik, bai Bermeoko portua handitzeko egiten ari zen beste lan batzuentatik. Horrela, eskura dauden iturri guztiek (Presondegietako Zuzendaritza Nagusiaren Memorietatik hasi eta preso batzuen ahozko testigantzaraino) adierazten dute azken enpresa horrek hartu zuela Sukarrietatik Bermeorako trenbidea amaitzeko ardura⁹⁸.

empresa ferroviaria que, desde 1865, había sido incapaz de completar el enlace ferroviario que rezaba en su razón social, y que a raíz de la aprobación por parte de la Dictadura de Primo de Rivera del Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, en el que se incluyó el trayecto de Zamora a Orense, se convirtió en constructora de este trayecto y, posteriormente, de otras obras. Sin embargo, o bien se trata de un error de la publicación oficial del gobierno, o bien, la antigua empresa ferroviaria subcontrató su realización a Banús Hermanos, S.A., sociedad que ya tenía una notable presencia en la zona, tanto por los trabajos que realizaba en la segunda sección del ferrocarril como en otras que ejecutaba para la ampliación del puerto de Bermeo. De este modo, todas las fuentes disponibles, desde las Memorias de la Dirección General de Prisiones hasta el testimonio oral de algunos de los presos, señalan que fue esta última empresa la que realmente se responsabilizó de la terminación del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo⁹⁸.

⁹⁶ Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, 64-65, orr. / pág.
⁹⁷ Estatuko Aldizkari Ofiziala, 1953ko uztailak 19, 4.386. or. / Boletín Oficial del Estado, 19 de julio de 1953, p. 4386.

⁹⁸ Dirección General de Prisiones, Memoria de 1955, 53. or. / pág.

Deigarria da Bermeoko Espetxe Destakamentua, Estatuak aurreko urtean Trenbideen Ustiapenari buruzko Memorian adierazitakoaren arabera behintzat, bigarren ataleko obrak ia amaituta zeudenean martxan jarri izana, hirugarren ataleko lanak esleitzeko eta trenbidearen eraikuntzaren

Edozelan ere, presoek eskulana izatea abantaila handia izan zitekeen beste enpresa batzuekiko lizitazio publikoan mota horretako obrak lortzeko orduan; izan ere, haien lan-kostuak, oso industrializatuta zegoen eskualde batean, langile libreek baino nabarmen txikiagoak ziren.

azken errematea egiteko, berriz, oraindik urte erdia igaro behar zenean. Aurrerapen garrantzitsu hori aurreikuspenaren emaitza izan zen, ala aldez aurretik bazekiten nortzuk izango ziren obraren esleipendunak eta zelan bilduko zuten beharrezko eskulana?

Kontua da, 1953ko urtarilaren amaieratik, Bermeoko Espetxe Destakamentuko zigortuak Sukarrietatik Bermeorako trenbidean ari zirela lanean, Banús Hermanos enpresako langile-zainen aginduetara, eta, hain

zuzen ere, laster gehitu zitzaiera 20 kondenaturen kopurua, 1953ko abenduan 43⁹⁹ preso iritsi arte. Urte horretan bertan, gutxienez bi ihesaldi gertatu zirela dago jasota¹⁰⁰.

Presondegietakozuzendaritza Nagusiaren Memoriak dioenez, 1953an Bermeoko Espetxe Destakamentuko presoek “portuko olatu-horma 20 metro luzatzeko, azken unean zeuden trenbideko lanak amaitzeko eta bakoitzak 100 metro inguru zituen bi tunel zultatzeko” egin zuten lan¹⁰¹.

1954an, Bermeoko Espetxe Destakamentuko preso kopurua 66 pertsonara igo zen. Pertsona horiek 500 metroko trenbidea eraikitzen egin zuten lan, eta guztira 310 metro hartzen zituzten hiru tunel zultatu zituzten. Era berean, Bermeoko portuko dikearen kai-muturra 20 metrotan luzatzen lagundu zuten Obra horretan, zementu ziklopeoko 40.000 kiloko blokeak erabili zituzten¹⁰².

Resulta llamativo que el Destacamento Penitenciario de Bermeo se pusiera en marcha cuando, al menos según lo señalado por la *Memoria* de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado del año anterior, las obras de la segunda sección se encontraban prácticamente finalizadas, mientras que para la adjudicación de las de la tercera y el remate final de la construcción del ferrocarril todavía tuviera que transcurrir medio año. Esta notable anticipación ¿fue fruto de la previsión o ya se sabía de antemano quienes iban a ser los adjudicatarios de la obra y cómo iban a reclutar la mano de obra necesaria?

En todo caso, disponer de la mano de obra de los presos podía suponer una notable ventaja respecto a otras empresas a la hora de obtener esta clase de obras en una licitación pública, ya que sus costes laborales, en una región altamente industrializada como la vasca, eran notablemente inferiores a los de los trabajadores libres.

Lo cierto es que, desde finales de enero de 1953, los penados del Destacamento Penitenciario de Bermeo ya trabajaban en las obras del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo a las órdenes de los capataces de Banús Hermanos, y de hecho, pronto el número inicial de 20 condenados se incrementó, hasta alcanzar la cifra de 43 reclusos en diciembre de 1953⁹⁹. Ese mismo año hay constancia de que se produjeron al menos dos evasiones¹⁰⁰.

Según señala la Memoria de la Dirección General de Prisiones, en 1953 los presos del Destacamento Penitenciario de Bermeo trabajaron en «prolongar el rompeolas del puerto en una longitud de 20 metros, a la construcción del ferrocarril, cuyas obras se hallan en el último tramo, y a la perforación de dos túneles de unos 100 metros de longitud, aproximadamente, cada uno de ellos»¹⁰¹.

En 1954, la medida de reclusos en el Destacamento Penitenciario de Bermeo se elevó a 66 personas, que trabajaron en la construcción de 500 metros del trazado ferroviario, que incluían la perforación de tres túneles que sumaban en total 310 metros. Asimismo, colaboraron en la prolongación del espigón del dique del puerto de Bermeo en 20 metros, obra en la que emplearon bloques de cemento ciclópeo de 40.000 kilogramos¹⁰².

1955ean, Bermeoko Espetxe Destakamentuko presoek Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbidea muntatzen egin zuten lan, “baita linea osoan biltegiak eta tren-geltokiak eta obra osagarriak eraikitzeko 30.000 metro kubikoko lur-erauzketan ere”¹⁰³. Urte bereko espetxee-tako Zuzendaritza Nagusiaren Memoriak adierazten zuen, baita ere, trenbidea Estatu Buruak eta hainbat Ministrok inauguratu zutela abuztuan, eta erabat funtzionatzen ari zela. Dena den, obra osagarri batzuk egin behar ziren behin betiko amaituta gera zedin.

1956tik aurrera, Bermeoko Zigor Destakamentuko presoek jarduera gehiena herri horretako portu handitzeko eta hobetzeko lanetan oinarritu zen, 1958ko maiatzaren 30ean behin betiko desegin zen arte.

Oraindik zentro horretan zeuden hogeita hamar presoak La Unione (Murtzia) destakamentu sortu berri batera eta Mirasierrara (Madril) eramane zituzten¹⁰⁴. Han, Banús Hermanos enpresarentzat lanean jarraitu zuten. Enpresa hori oso pozik zegoen esklaboen errendimenduekin, Presondegietakozuzendaritza Nagusiaren

1956ko Memoriak jasotzen zuen bezala, honako hau adierazten baitzuen: “Julián Plato jaunak, Banús Hermanos S.A.-ren obren arduradun nagusiak, egindako ziurtagirien arabera, gatibuek jokaera bikaina izan dute, eta haien errendimendua langile librearen errendimenduari gaitetik egon da, diziplina modu bikainean betez eta uneoro borondate ona eta lanerako euren gaitasun guztiak erakutsiz”¹⁰⁵.

En 1955, los presos del Destacamento Penitenciario de Bermeo trabajaron en el montaje de la vía entre Sukarrieta y la villa marinera, «así como en el desmonte de 30.000 metros cúbicos de tierra para la construcción de almacenes y estaciones de ferrocarril y obras accesorias en toda la línea»¹⁰³. La Memoria de la Dirección General de Prisiones del mismo año también señalaba que a pesar de que el ferrocarril fue inaugurado el mes de agosto por el Jefe del Estado y varios Ministros, y se hallaba en pleno funcionamiento, era preciso realizar algunas obras accesorias para que quedara definitivamente terminado.

Los treinta presos que todavía permanecían en este centro fueron trasladados a un destacamento de nueva creación en La Unión (Murcia) y al existente en Mirasierra (Madrid)¹⁰⁴, donde continuaron trabajando para Banús Hermanos, empresa especialmente satisfecha con el rendimiento de sus esclavos, tal y como recogía la Memoria de la Dirección General de Prisiones de 1956, que señalaba «Según certificados de don Julián Plato, encargado principal de las obras de Banús Hermanos, S.A. en Bermeo, los penados se han comportado admirablemente, siendo su rendimiento por encima del normal de los trabajadores libres, observando una excelente disciplina y poniendo en todo momento buena voluntad y el total de sus facultades al trabajo»¹⁰⁵.

A partir de 1956, la mayor parte de la actividad desarrollada por los presos del Destacamento Penal de Bermeo se centró en las obras de ampliación y mejora del puerto de esta localidad, hasta que esta dependencia fue definitivamente desmantelada el 30 de mayo de 1958.

99 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, 64–65. orr. / pág.
100 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, 105. or. / pág.
101 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1953, 64–65. orr. / pág.

102 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1954, 59. or. / pág.
103 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1955, 53. or. / pág.

104 Mirasierrako destakamentuak, 1954an sortuak, ere egiten zuen lan Banús Hermanos enpresarentzat, zehazki Madrilgo Fuencarral auzoan, 2.000 txaleteko auzo batean. Destakamentu horren jarduera 1970era arte luzatu zen. / El destacamento de Mirasierra, establecido en 1954, también trabajaba para la empresa Banús Hermanos, en concreto en la construcción en Fuencarral (Madrid), de un barrio de 2.000 chalets. La actividad de este destacamento se prolongó hasta el año 1970.

105 Dirección General de Prisiones, Memoria de 1956, 76. or. / pág.



INAUGURAZIOA LA INAUGURACIÓN

Bermeoko Espetxe Destakamentuko presoen eta Banús Hermanos enpresak kontratatutako beste langile libre batzuen lan behartuari esker, Sukarrietatik Bermeo-rako trenbidearen obrak ondo gauzatu ziren. Langile horien artean Gernika berreraikitzeke iritsitako preso errepublikar ohi asko zeuden, eta, behin libre geratuta, eraikuntza enpresa berberen zerbitzura aritu ziren, euren herrietatik erbesteratuta zeudelako. Erabilitako baliabideen prekarietatea zela eta, istripuak behin eta berriro eman ziren. Horien artean, azpimarratu behar da Vicente Sánchez Mazarrón, liberto ohi, hil egin zela Lamiarango bidezubiko enkostratuak behera egin zue-nean, 1953ko ekainaren 30ean.

Banús Hermanos enpresak esleipen kontratuaren seigarren artikuluan aurreikusitako hogeita bost hila-beteko epea bete ahal izan zuen, eta, beraz, 1955eko abuztuaren 16an, linea inauguratu egin zen, Bermeora bere Azor yatean iritsi zen Franco jenerala bertan zela. Itsasoko Gizarte Institutuaren anbulatorio berriaren irekieraren buru izan ostean, diktadorea eta haren se-gizioa trenbide berriaren geltokirantz abiatu ziren, *El Correo Español* egunkariak abuztuaren 17an egindako kronikan adierazten zuen bezala:

Gracias al trabajo forzado de los presos del Destacamen-to Penitenciario de Bermeo, así como el de otros obreros libres contratados también por Banús Hermanos, entre los que también se incluían muchos antiguos presos republicanos llegados a la zona para la reconstrucción de Gernika y que, una vez libres, habían permanecido al servicio de las mismas empresas constructoras al recaer sobre ellos la pena de exilio, las obras del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo se desarrollaron a buen ritmo, aun-que dada la precariedad de medios empleados, se repi-tieron los accidentes, destacando el que le costó la vida a Vicente Sánchez Mazarrón, antiguo liberto, que falleció al ceder el encofrado del viaducto de Lamiaran el 30 de junio de 1953.

Banús Hermanos pudo cumplir con el plazo de veinti-cinco meses previstos en el artículo sexto del contrato de adjudicación, por lo que el 16 de agosto de 1955 se procedió a la inauguración de la línea, con presencia del General Franco, que llegó a la villa marinera a bordo de su yate Azor. Tras presidir, primero, la apertura del nuevo ambulatorio del Instituto Social de la Marina, el dictador y su séquito se encaminaron hacia la estación del nue-vo ferrocarril, tal y como señalaba en su crónica del 17 de agosto el periódico *El Correo Español*:

< Sukarrietatik Bermeorako trenbidearen inaugurazio-trena Bermeoko geltokian, Erregimenaren agintarien zain.
El tren inaugural del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo espera en la estación de Bermeo la llegada de las autoridades del Régimen.
Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

TRENBIDEA EL FERROCARRIL

Segizioa oinez abiatu zen guztiz apainduta zegoen trenbide berriaren geltokira. Bertan inaugurazioko konboia zegoen. *Exzelentisimoa eta segizioak* geltokiko sail eta alde guztiak bisi-tatu zituzten adi eta lasaitasunez.

Ondoren, Bilboko apezpikuak trenbide instalazioak bedeinkatu zituen eta konboiak Sukarrietarako bidea hartu zuen. Ibilbide osoan zehar jende ugari agertu zen Estatu Buruaren alde oihu egiten: Franco, Franco, Franco! Eta zapiak lau haizetara zabaltzen zituzten.

Busturiako udalbatza Bere Gorentasunaren zain zegoen Sukarrie-tan. *Caudillo*-a segizioarekin batera jaitsi zen trenetik eta Bilboko Aurrezki Kutzaren haurtzaindegia etxera joan zen bisita labur bat eginez. Bertan instituzioko zuzendaritzako langileek eta koloniako umeek egin zioten harrera eta Bere Gorentasuna pozez beteta txalotu zuten.

Halaber, bezperako edizioak trenbide berriaren deskri-bapen interesgarria argitaratu zuen:

LINEA BERRIA LA NUEVA LÍNEA

Linea berriaren trazatua harrigarri eta ausarta da, Sukarrietako gaur eguneko geltokian hasi eta Txatxarramendi eta kostaldea lotzen duen zubi azpitik abiatzen da. Tuneletatik eta mendi mal-detatik kendutako lurraz eta lan hondakinaz padura bete eta, lehen Sukarrietako padura zenaren barrena jarraitzen du bideak. Kostaldearen sartune baten gainetik abiatzen da lubeta zabal bat jarraituz. Eta kostaldeko haitzak eta irtenguneak tunelen bi-tartez zeharkatzen ditu, errepide azpitik igaroz. Azkenik, 240,40 metroko tunel batetik Mundakako geltokira ailegatzen da.

Geltokia atzean utziz, trenbidea berrirorrepide azpitik igaro eta itsasora hurbiltzen da. Bertatik aurrera bere ondoan jarraitzen du helmugaraino. Oraindik ere, bidezubi bat zeharkatzen du Lamiaren punta inguruan eta Bermeoko Artzara ailegatzeko lau tunel gehiago igaro beharko ditu. Artzan bertan merkantzia eta bi-daiari geltokiak daude, batetik bestera berrogeita hamar metro inguru egonik.

La comitiva se dirigió a pie a la estación del nuevo ferrocarril, pro-fusamente engalanada, donde estaba formado el convoy inaugural. *Su Excelencia y el séquito* recorrieron detenidamente las instalacio-nes y dependencias de la estación.

El obispo de Bilbao, doctor Morcillo, procedió acto seguido a bendecir las instalaciones ferroviarias, partiendo el convoy a continuación en di-rección a Pedernales. A lo largo del recorrido centenares de personas renovaron su adhesión al Jefe del Estado con los gritos de ¡Franco, Franco, Franco! Y el flamear de miles de pañuelos.

En Pedernales esperaban a Su Excelencia el Ayuntamiento de Bustu-ria en cuerpo de comunidad. *El Caudillo* descendió del tren juntamente con su séquito, trasladándose en automóvil al Preventorio Infantil de la Caja de Ahorros Municipal, al que giró una breve visita, siendo recibido por el personal directivo de la Institución y por los niños de la colonia, que aclamaron entusiásticamente a Su Excelencia.

Asimismo, la edición de la víspera publicaba una interesante descripción de la nueva vía:



El trazado de la nueva línea es de lo más pintoresco y atrevido. Nace en Pedernales, en la actual estación, pasa bajo el puente que une la costa con Chacharramendi, continúa a través de la «marisma» de Pe-dernales, que ha desaparecido rellena con los escombros sacados de los túneles y desmontes, continúa por un amplio terraplén sobre uno de los entrantes de la costa, atraviesa los salientes por medio de va-rios túneles y pasando por debajo de la carretera, mediante un largo túnel (240,40 metros), llega a la estación de Mundaca.

Pasada ésta, la vía cruza de nuevo bajo la carretera y se aproxima al mar corriendo todo el resto del trayecto muy cercana a éste. Ha de atravesar aún un viaducto, cerca de la punta de Lamiaren y cuatro túneles más para llegar al «Arza» bermeana, en donde se encuentra situadas las dos estaciones, de viajeros y mercancías, a unos cincuenta metros una de otra.

GELTOKIAK LAS ESTACIONES

Hiru dira trenbide linea berriaren geltokiak. Lehenengoa Mun-dakakoa, barnealdera doan errepidetik berrogeita hamar me-trora dagoena. Euskal etxearen estilokoa da eta bertan ohiko zerbitzuak daude. Trenbide bikoitza du maniobrak egin ahal izateko eta nasa zabal eta handiak zama-lanak erraztatzeko. Errepidera joateko berrogeita hamar metroko luzera eta zortzi metroko zabalera izango duen kale berri bat egingo da.

Beste bi geltokiak Bermeon daude. Abiadura txikiko zama ga-rraioaren geltokia ez dago oraindik amaituta, geltokiaren kokale-kuan zegoen haitzezko muturra garbitzeko lanak amaitzeko daude eta. Baina bidaiarien geltokia amaituta dago jadanik.

Geltokia egiterakoan toki horretatik ikusten den paisaia gorde nahi izan da eta itsasontziak portuko ur baretan ikusten dira. Gel-tokia errepidearen maila azpitik eraiki da, errepide bertatik hiru metro beherago dauden nasetara jaitsi ahal izateko eskailera baten bidez. Ohiko zerbitzuak ditu, eta baita tren-langileentzako etxebizitzak ere.

BIDEZUBIAK ETA TUNELAK LOS VIADUCTOS Y TÚNELES

Trenbide honen trazatua oso zaila da. la Ibilbidearen erdia fa-brikako lanen bitartez burutu da. Bost kilometro ere ez duen ibilbidea egiteko bi zubi-bide eta zortzi tunel egin behar izan da.

4.850 metro dituen ibilbide honetan zortzi tunelek 1.028,70 metro hartzen dituzte guztira. Tunelik luzeenak Mundakako geltokia baino lehenago dagoena, 240,40 metro ditu. Eta laburrenak, arrain irinen Alfa enpresaren ondoan dagoenak, 13,50 metro.

Bidezubiak berriz, bata Mundakan, tunelaren sarreran (96,50 metro) eta bestea Lamiaren puntan (92 metro). Biek kostaldearen sartuneak gainditzeko balio dute.

Fabrikazko gainontzeko lanak bost horma sendo dira. Horma hauek itsasoak bustitzen dituen harkaitzetan dituzte zutoinak eta trazatuaren hainbat lekutan trenbidea babesten dute, batez ere azkeneko zatian, zailenetariko bat izan da eta.

Tres son las estaciones de la nueva línea férrea. Es la primera la de Mundaca, situada a unos cincuenta metros de la carretera hacia el interior. Es un hermoso edificio del estilo del país, en el que van ins-talados los servicios usuales. Tiene doble vía para las maniobras y amplios andenes para la carga y descarga de mercancías. Irá unida a la carretera por una amplia calle, todavía no construida, de ocho metros de ancho y cincuenta de largo.

Las otras dos estaciones se encuentran en Bermeo. La de mercancías en pequeña velocidad no está terminada totalmente ya que falta por ultimar el desmonte del espigón rocoso que ocupaba el punto en que estará la estación. Por el contrario, la de viajeros está ya terminada.

Al hacerla se ha procurado conservar las perspectivas del lugar, que ofrece a la vista el puerto con los barcos en él fondeados, y se ha construido la estación bajo el nivel de la carretera, de la que se llega hasta los andenes situados unos tres metros por debajo, mediante unas escaleras. Tiene los servicios habituales y en sus dependen-cias se encuentra un bloque de viviendas en el que será alojado el personal del ferrocarril.



El trazado, extraordinariamente difícil, de este ferrocarril, ha obliga-do a multiplicar las obras de fábrica que suponen casi la mitad del recorrido. Dos viaductos y ocho túneles ha habido que construir para un recorrido que no llega a los cinco kilómetros.

La longitud total de los ocho túneles es de 1.028,70 metros en una línea cuyo recorrido total es de 4.850. El túnel más largo (el que se encuentra antes de la estación de Mundaca) tiene 240,40 metros y el más corto (el situado junto a la fábrica de harinas de pescado Alfa), 13,50.

Los viaductos se encuentran, uno en Mundaca, a la entrada del túnel (96,50 metros) y el otro en la punta de Lamiaren (92) y con ellos se salvan dos entrantes de la costa.

Completan las obras de fábrica cinco sólidos muros cuyos cimien-tos, asentados en las rocas que baña el mar, defienden las vías en determinados puntos del trazado, generalmente en los últimos, que han sido los más difíciles.

HOGEI MILIOI VEINTE MILLONES

Lanak 1944an hasi ziren eta euren kostea hogei milioi pezeta inguru izan zen. Bidaia-zerbitzua martxan dagoen arren eta lan guztiak ia-ia amaiturik badaude ere, lan zehatz batzuk falta dira oraindik.

Gaurko inaugurazioan zerbitzua eman duen tren-makina horren bezalakoak (diesel-elektrikonak) erabiliko dira linea honetan 1956tik aurrera. Horiekin trafikoa nabarmen hobetuko da, eta ibilgailu hauek duten erosotasunaz, Bilbotik Bermeora joateko ordubete eta laurden bat baino ez da behar izango.

Egunkariko kronikan adierazten zenez, inaugurazioa egin bazen ere, oraindik hainbat lan amaitu barik zeuden, bai trenbidean, bai eta eraikinetan eta instalazioetan ere. Adibidez, lehenbiziko lau urteetan zati horretako gehieneko abiadura orduko 25 kilometrokoa izan zen, trenbidea ez zegoelako behar bezala finkaturik, eta Bermeoko geltokia oraindik amaitu barik zegoen. Horrela, trenbideen ustiapena finantzatzeko betebeharra izan zuen Herri Lan Ministerioko kontratistak burututakoen artean ez zeuden hainbat lan osagarri Estatuak egin behar izan zituen, besteak beste, Sukarrietako saneamendua amaitzea eta bertako ezponda betetzea, 483.037,05 pezetako lana, edo Sukarrietako geltokia egokitzea, 300.000 pezetakoa. Horrez gain, ez ohiko konponketa lana egin behar izan zen Zornotza eta Sukarrieta arteko trenbidean, aurreikusitako trafiko igoerari behar bezala erantzun ahal izateko, eta lan horretarako 127.282,22 pezeta ordaindu behar izan ziren.

Sukarrietatik Bermeorako trenbidea inauguratzeko ekitaldien > egitarauaren azala eta kontrazala. / Portada y contraportada del programa de actos de la inauguración del ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

El coste de las obras (que se iniciaron en 1944), ha sido de unos veinte millones de pesetas. Aunque prácticamente están terminadas, pues el servicio de viajeros comenzará mañana, falta todavía algunos detalles.

Locomotoras semejantes a la que ha prestado servicios en la inauguración de hoy, de tracción diesel-eléctrica, serán utilizadas a partir de 1956 en esta línea, con lo que mejorará de forma notable el tráfico y se podrá ir de Bilbao a Bermeo en poco más de una hora y cuarto, con todas las comodidades que este tipo de vehículos lleva consigo.

Tal y como señalaba la crónica periodística, a pesar de la inauguración, todavía era preciso rematar numerosas obras, tanto de vía como en edificios e instalaciones. Por ejemplo, durante los cuatro primeros años, la velocidad en este tramo estuvo limitada a 25 kilómetros por hora debido al deficiente asiento de la vía, mientras que las dependencias de la estación de Bermeo se encontraban a medio terminar. Así, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado se vio obligada a financiar diversas obras complementarias no incluidas en las ejecutadas por el contratista del Ministerio de Obras Públicas, entre las que cabe señalar la terminación del saneamiento y relleno de la marisma de Sukarrieta, por importe de 483.037,05 pesetas y el acondicionamiento de la estación de Sukarrieta, con un coste de 300.000 pesetas. Asimismo, fue preciso proceder a la reparación extraordinaria de la vía entre Amorebieta y Sukarrieta, por valor de 127.282,22 pesetas, a fin de poder afrontar en condiciones el previsto incremento de tráfico.

Bermeora iritsi zen lehen trenaren argazkia. > Fotografía del primer tren que llegó a Bermeo. Fotografía de Hilario Aurtentxe



05.

TREN-LANGILEEN

DESHO BIRAT ZEAK

ETA HOBI KOMUNAK

EXHUMACIONES Y FOSAS
COMUNES DE FERROVIARIOS



SARRERA INTRODUCCIÓN

FRANCISCO ETXEBERRIA
Euskal Herriko Unibertsitatea
Universidad del País Vasco

LOURDES HERRASTI
Aranzadi Zientzia Elkartea
Sociedad de Ciencias Aranzadi

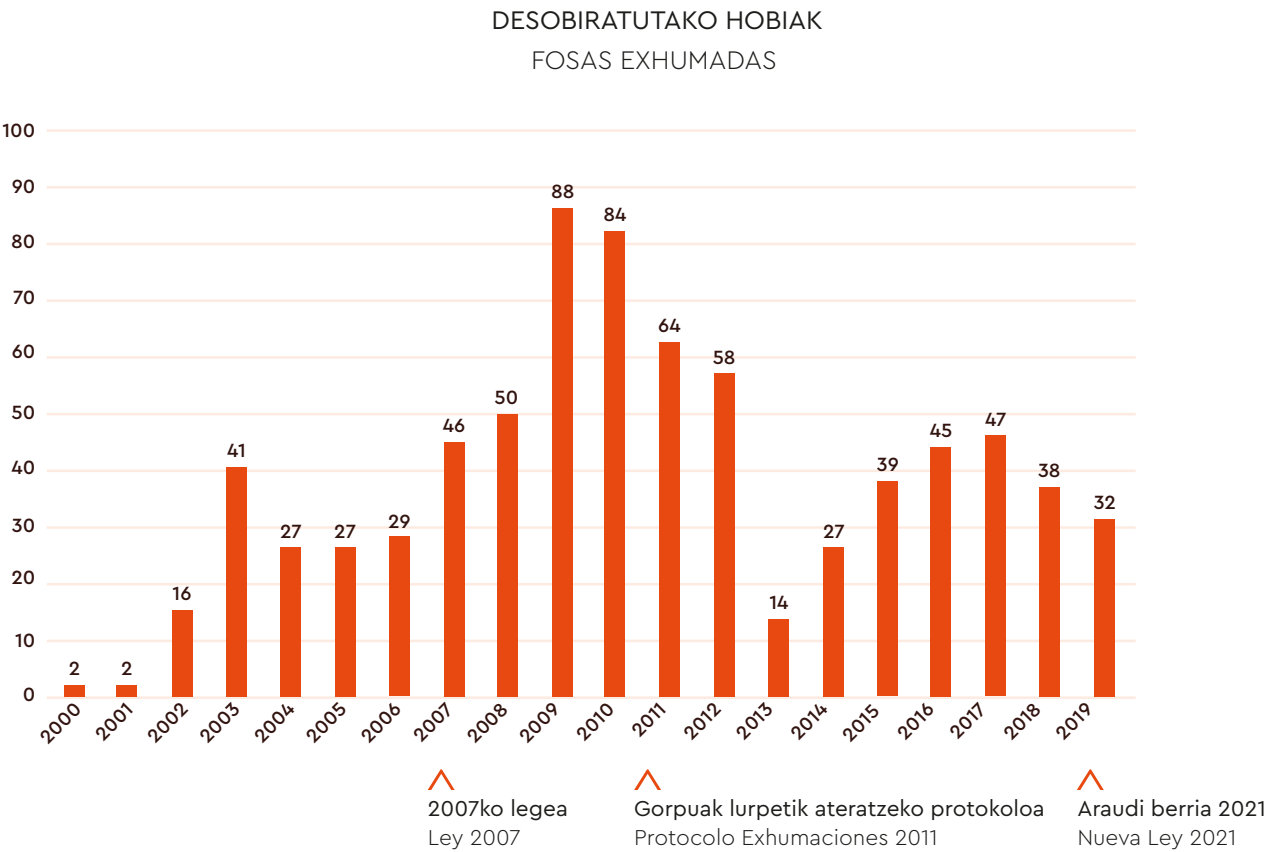
Gorpuak hilobietatik ateratzearen ondorioz, modu teknikoan egiaztatu ahal izan da pertsona askok bortxazko desagerpena jasan zutela, hau da, erail egin zituztela. Horrek baieztatu egiten du iturri historikoek eta dokumentalek jada eman diguten ezagutza, informazio zehatzagoa emanez. Aldi berean, berreskuratutako adibideek gertakari horien bidegabekeriari buruzko kontzientzia areagotzeko eta urte hauetan zehar administrazioek abian jarri dituzten ekitaldi sozial eta instituzional askotan herritarrek inplikatzeko balio izan dute.

Hainbat berrikuspen- eta laburpen-lan argitaratu dira azken bi hamarkadetan hilobietatik ateratako gorpuzkinen gainean, auzitegi-esparruko talde kualifikatuek homologatutako protokoloen arabera egindakoak (Etxeberria et al., 2020, Etxeberria eta Solé, 2019). Hilobietatik ateratzeari buruz egindako edozein hausnarketak ezin du ahaztu biktimen senitarteko askok egin zuten ahalegina, Francoren diktaduraren amaieran “hilobietatik ateratze goiztiarrak” deitu izan diren horietan laguntza profesionalik edo instituzionalik izan gabe. Gaur egun, badirudi erakundeek eta gizarteak familia horiei dagokien eskubidea aitortzen dutela, eta, ziurrenik, hori da memoriaren aldeko mugimenduaren (Etxeberria eta Herrasti, 2021) arrakasta nagusia.

A través de las exhumaciones se ha podido acreditar de forma técnica que muchas personas sufrieron desaparición forzada con resultado de muerte por asesinato, lo que confirma el conocimiento ya establecido por las fuentes históricas y documentales, aportando información más detallada. Al mismo tiempo, los ejemplos recuperados han servido para elevar la conciencia respecto de la injusticia de estos hechos e implicar a la ciudadanía en numerosos actos sociales e institucionales, que se han llevado a cabo durante estos años con la puesta en marcha de políticas públicas por parte de las administraciones.

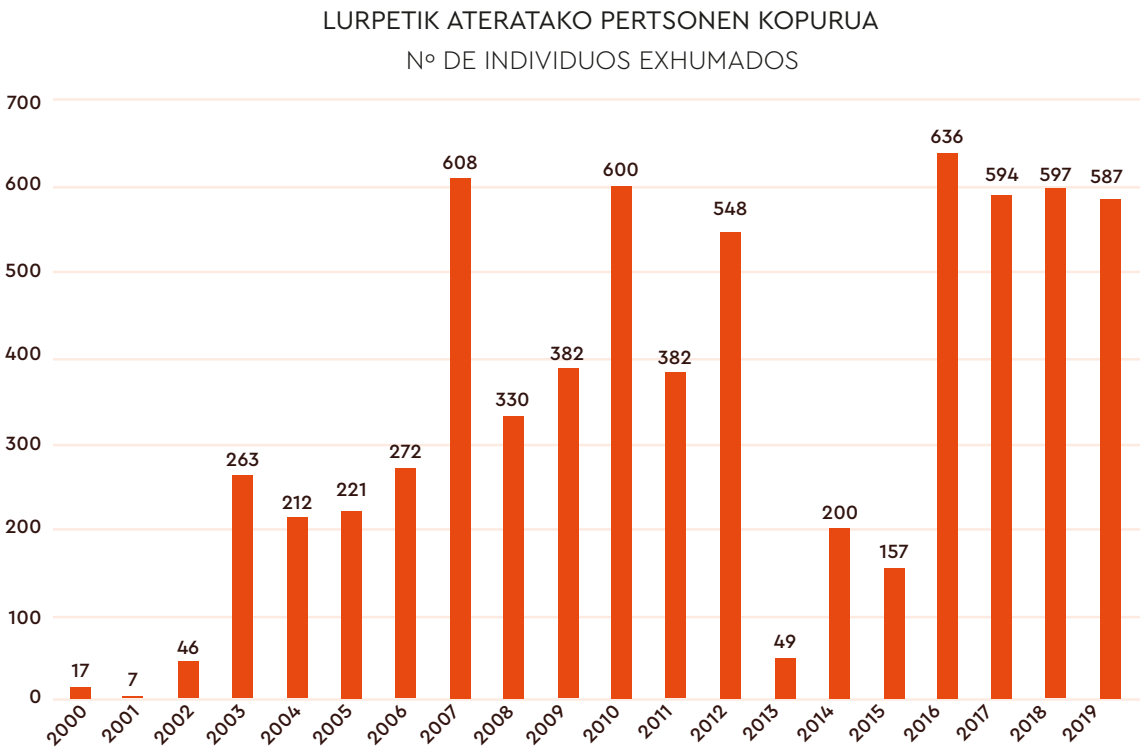
Son varios los trabajos de revisión y síntesis que se han publicado sobre las exhumaciones llevadas a cabo en las dos últimas décadas que han sido realizadas de conformidad a protocolos homologados por equipos cualificados en el ámbito forense (Etxeberria et al., 2020, Etxeberria y Solé, 2019). Cualquier reflexión sobre las exhumaciones realizadas no puede olvidar el esfuerzo que hicieron muchos de los familiares de las víctimas sin contar con ayuda profesional ni institucional en lo que se han llamado las “exhumaciones tempranas” en el final de la dictadura franquista. En la actualidad el derecho que asiste a estas familias parece reconocido por las instituciones y la sociedad y, probablemente, sea este el mayor éxito de movimiento memorialista (Etxeberria y Herrasti, 2021).





Ateratako hobi kopuruaren bilakaera urteetan zehar. Gaur egun (2021), Memoria Demokratikoaren Estatu Idazkaritzak, gauzatzeko fasean dauden 300 proiektu baino gehiago bultzatu ditu.

Evolución del número de fosas exhumadas a lo largo de los años. En la actualidad (2021), la Secretaría de Estado de Memoria Democrática ha impulsado más de 300 proyectos que se encuentran en fase de ejecución.



HOBIETATIK BERRESKURATUTAKO GORPUZKINAK RESTOS RECUPERADOS EN LAS FOSAS

Gaur egun izapidetzen ari den Memoria Demokratikoari buruzko Legearen aurreproiektuan, biktimatzat jotzen da pertsona oro, nazionalitatea edozein dela ere, baldin eta, 1936ko uztailaren 18ko estatu-kolpeak, geroko Gerrak eta Diktadurak iraun bitartean, giza eskubideen urraketa diren ekintzen edo ez-egiteen ondorioz, kalte fisiko, moral edo psikologikoa, ondare-kalteak edo oinarrizko eskubideen galera nabarmena jasan baditu, 1978ko Espainiako Konstituzioa indarrean sartu arteko aldia barne, eta, bereziki, Gerraren eta Diktaduraren ondorioz hildako edo desagertutako pertsonak. Modu zehatzean, kategoria hori aitortzen zaie diktaduraren aurkako borroka sindikaletan parte hartu zutenei.

En el “Anteproyecto de Ley de Memoria Democrática” actualmente en trámite, se considera víctima a toda persona, con independencia de su nacionalidad, que haya sufrido, individual o colectivamente, daño físico, moral o psicológico, daños patrimoniales, o menoscabo sustancial de sus derechos fundamentales, como consecuencia de acciones u omisiones que constituyan violación de los derechos humanos durante el periodo que abarca el Golpe de Estado de 18 de Julio de 1936, la posterior Guerra y la Dictadura, incluyendo el transcurrido hasta la entrada en vigor de la Constitución española de 1978, y en particular a las personas fallecidas o desaparecidas como consecuencia de la Guerra y la Dictadura. De forma concreta se reconoce esta categoría a quienes participaron en las luchas sindicales contra la dictadura.

TREN-LANGILEAK HOBI KOMUNETAN FERROVIARIOS EN FOSAS COMUNES

1936an Espainian zeuden tren konpainietako langileek sindikazio-maila handiko lan-sektorea osatzen zuten: MZA (Madril-Zaragoza-Alacant Konpainia), Ferrocarril del Oeste eta Ferrocarril del Norte (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España), besteak beste. Errepresioak tren-langile kopuru handiari eragin zion, 1936ko otsailetik aurrera, tren-enpresetako langileen izen-emateak sindikatueta nabarmen igo zirelako. Tren-langileek filiazio sindikal eta politiko handia zuten, eta horrek errepresio zuzena pairatzea ekarri zuen (Polo Muriel, 2015).

Altxamenduaren ondoren, Ferrocarril del Oeste izenekoaren sarearen zatirik handiena altxatutako militarren kontrolpean geratu zen. Konpainiako zuzendaritzak, ofizio baten bidez, langile bakoitzari buruzko txosten zehatzak egiteko eskatu zien sekzio-buruei, egoera berriari atxiki ote zitzaizkion, sindikatu-filiazio edo filiazio politiko motaren bat ote zuten, 1934ko urriko grebetan parte hartu ote zuten edo Fronte Popularreko alderdiei botoa eman ote zieten jakiteko. Badago 1937ko otsailaren 15eko zerrenda bat, non uztailaren 18tik Ferrocarril del Oeste konpainian baja emandako langileen zerrenda jasotzen den. Bajaren arrazoien artean fusilamendua dago (61 arrazoitatik 12). Zerrenda hori 1938ko urtarrilaren 31n berritu zen, eta zerrenda berrian heriotzen ondoriozko bajak 65 ziren. Antzeko prozesua gertatu zen, hobiak ireki diren probintzietan trazatua eta ezarpena zuten beste bi tren-enpresa handietan, Nortekoan eta MZAn.



Un sector laboral con alto nivel de sindicación estaba compuesto por los trabajadores de las distintas compañías ferroviarias que existían en España en 1936: MZA, (Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante), Ferrocarril del Oeste y Ferrocarril del Norte (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España), entre otras. La represión afectó a un importante número de empleados del ferrocarril porque tras febrero de 1936 se produjo un importante aumento en la inscripción en sindicatos de los trabajadores de las empresas ferroviarias. Los trabajadores ferroviarios tenían un importante índice de filiación sindical y política, lo que supuso que fueran quienes sufrieron directamente la represión (Polo Muriel, 2015).

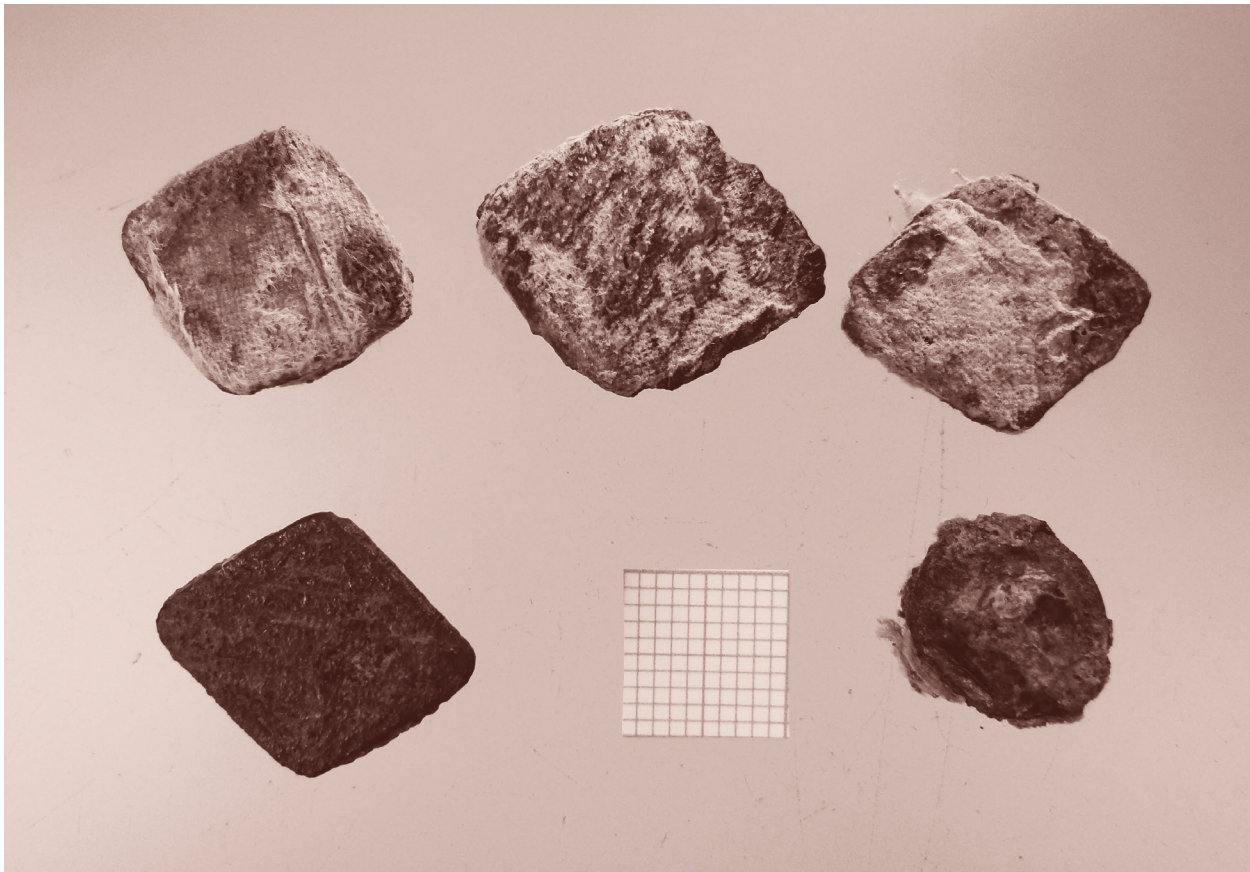
Tras la sublevación, la mayor parte de la red de Ferrocarril del Oeste quedó bajo control de los militares alzados. La dirección de la compañía solicitó mediante un oficio a los jefes de sección la elaboración de informes detallados sobre cada uno de los empleados, si se habían adherido a la nueva situación o si tenían algún tipo de filiación sindical o política, si habían participado en las huelgas de octubre de 1934 o si podían haber votado a partidos del Frente Popular. Existe una relación del 15 de febrero de 1937 en la que se recogen el listado del personal que se había dado de baja en la Compañía del Oeste desde el 18 de julio. Entre las causas de baja figura la de fusilamiento (12 de un total de 61). Ese listado fue renovado el 31 de enero de 1938, en el que las bajas por fallecimientos se eleva a 65. Un proceso similar se produciría en las otras dos grandes empresas ferroviarias, la del Norte y MZA, que tenían su trazado e implantación en las provincias donde se han llevado a cabo exhumaciones.

Hobi batzuetan, badakigu biktimak tren-langileak direla, haiekin lotutako objektuengatik. Uniformeen botoiak, intsigniak edo orratzak izan daitezke. Hobi horiek, bereziki, Leonen, Burgosen, Sorian eta Nafarroan ireki dira.

Kasu batzuetan, ziurtasunez dakigu tren-langileak direla, izan ere, tren-langile gisa dituzten janzkerako elementuak eramateaz gain, pertsona horietako batzuk genetikoki identifikatu dira. Hala ere, oro har, zailtasunak daude pertsona horiek identifikatzeko; izan ere, tren-langileek mugikortasun handia zuten, eta haien lan-destinoak aldakorrek ziren; ondorioz, ohikoa zen deserrotzea eta euren jatorriaren erreferentzia galtzea.

Existen varias fosas en las que se conoce la condición de ferroviarios de las víctimas por los objetos asociados que les acompañan. Puede tratarse de los botones, insignias o alfileres de los distintos uniformes. Estas fosas han sido exhumadas, particularmente, en León, Burgos, Soria y Navarra.

Conocemos con certeza, en algunos casos, su condición de ferroviarios porque, además de llevar asociados elementos de su indumentaria como trabajadores del tren, varias de dichas personas han sido identificadas genéticamente. Sin embargo, en general existen dificultades en la identificación de estas personas porque los trabajadores del ferrocarril tenían una gran movilidad y sus destinos laborales eran cambiantes, con el consiguiente desarraigo y pérdida de la referencia de su origen.



▲ Tren langilearen uniformeko botoiak.
Botones de uniforme de ferroviario.
Barconeseko hobia / Fosa de Barcones, Soria

CARRIL DE MOTAKO HOBIA FOSA DE CARRIL DE MOTA CARCEDO DE BUREBA (BURGOS)

Carril de Mota inguruan, Carcedo de Burebatik (Burgos) 2 km-ra, hobi bat aurkitu zen, eta 2009ko uztailaren 31tik abuztuaren 3ra ireki zen.

1936ko irailaren 23an, Briviescako falangista talde batek bi pertsona hil zituen. Lermilako bizilagun batek tiroak entzun eta gorpuak aurkitu zituen. Ondoren, epaileari abisua eman zion, eta hark, gorpuak zeuden leku berean lurperatzea erabaki zuen.

Hobiak, laukizuzen forma luzanga zuen, zanga modukoa, 3,15 metroko luzera eta 0,40 metroko zabalera baino ez, 0,80 metroko sakoneran. Bertan, aurrez aurre etzanda zeuden bi pertsona zeuden, elkarren kontra jarrita.

En el paraje de Carril de Mota, a 2 km de Carcedo de Bureba (Burgos), se localizó una fosa cuya exhumación se realizó entre el 31 de julio y el 3 de agosto de 2009.

El 23 de septiembre de 1936 dos personas fueron asesinadas por un grupo de falangistas de Briviesca. Un vecino de Lermilla oyó los disparos y descubrió los cadáveres. Posteriormente, dio aviso al juez, quien determinó que los cuerpos fueran enterrados en el mismo sitio donde se encontraban.

La fosa tenía una forma rectangular alargada, a modo de zanja, de 3,15 m de longitud y solo 0,40 de anchura, a una profundidad de 0,80 m. En ella se hallaban dos individuos en decúbito prono, dispuestos de manera opuesta.

1ª

PERTSONA
INDIVIDUO

33 eta 42 urte bitartekoa, eskuak bizkarrean lotuta. Hainbat tiro-inpaktu zituen gorputzean, hala nola ezkerreko saihe-tsean, zehazki 9. eta 10. saihetsetan, baita beste lesio bat ere ezkerreko ilionean, eta haustura txiki bat eskuineko tibiaren heren proximalean, eta baita garezurra eskuinetik ezkerrera zeharkatzen zuen tiroa ere.

2ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Kalkulatutako adina 39 eta 44 urte bitartekoa izango litzateke. Lotutako objektu gisa, “FCSM” inizialak zituzten metalezko 6 botoi berreskuratu ziren, Ferrocarril Santander Mediterráneo enpresarko langileen uniformearen botoiei zegozkienak. Kasu horretan ere, jaurtigaiaren igarotzeak eragindako hainbat haustura zituen: eskuineko eskapulan, jaurtigaiaren metalarekin kontaktuak sortutako kardenillo-orbana ikusten da; eta beste haustura batzuk bi aldeetako saihetsetan, eskuineko humeroan eta eskuineko femurrean.

Bildutako dokumentazioa eta uniformearen ebidentzia ikusita, biktimak tren-langileak izatearen hipotesia planteatu zen. Horietako bat Lorenzo Marcos López izan liteke, 40 urtekoa, ezaugarri antropologikoak ikusita 2. pertsonarekin bat etor daitekeena. Proba genetikoek bere identifikazioa baieztatu zuten. Litekeena da 1. pertsona trenbideetako beste langile bat izatea, Lermillako herritarra.

De edad estimada entre 33 a 42 años, tenía las manos atadas a su espalda. Mostraba varios impactos de disparos en el organismo como en el costado izquierdo, concretamente en la 9º y 10º costillas, además de otra lesión en el ilion izquierdo, y una fractura conminuta en el tercio proximal de la tibia derecha, así como un disparo que atravesó el cráneo de derecha a izquierda.

La edad estimada sería de 39 a 44 años. Como objetos asociados se recuperaron 6 botones metálicos con las iniciales “FCSM”, que corresponden a la botonadura de un uniforme de ferroviario de la empresa Ferrocarril Santander Mediterráneo. También en este caso, presentaba varias fracturas por paso de proyectil: en la escápula derecha, donde se observa una mancha de cardenillo del contacto con el metal del proyectil; además de otras fracturas en varias costillas de ambos lados, en el húmero derecho y en el fémur derecho.

Por la documentación recabada y la evidencia del uniforme de uno de ellos se planteó la hipótesis de que las víctimas fueran ferroviarios. Uno podría corresponder a Lorenzo Marcos López, de 40 años, que por los rasgos antropológicos coincidía con el individuo 2. Las pruebas genéticas confirmaron su identificación. Posiblemente, el Individuo 1 pudiera tratarse de otro trabajador ferroviario, vecino de Lermilla.

MATALLANA DEL MADRIGALEKO HOBIA

FOSA DE MATALLANA DEL MADRIGAL

LEÓN

2010eko abenduan hobia ireki zen, Santa Cristina de Valmadrigaleko Udalak (Leon) eskatuta.

Egileei dagokienez, herriko bizilagunek hau aipatu zuten: *“Lekukoetako bakar batek ere ez daki ziur nor edo nor-
tzuk izan ziren hilketen erantzuleak, baina guztiek bi pertsona aipatzen dituzte, diktaturako ondorengo gobernuetako kide garrantzitsu bat eta, hasieran Federación Anarquista Ibérica (FAI) izenekoarentzat eta gero beste bandoarentzat hil zuen gizon bat”.*

1936an fusilatutako zortzi pertsona lurperatu zituzten hobia aurkitu nahi zuten. Dirudienez, gorpuk tren-langile batzuenak eta José Trapero Castrovega del Madrigalgo maisuareak ziren.

tzuk izan ziren hilketen erantzuleak, baina guztiek bi pertsona aipatzen dituzte, diktaturako ondorengo gobernuetako kide garrantzitsu bat eta, hasieran Federación Anarquista Ibérica (FAI) izenekoarentzat eta gero beste bandoarentzat hil zuen gizon bat”.

Hobia errepidearen ertzean zegoen, makal handiz inguratutako ubide batean, bidetik 6 metrora eta N-601 errepidetik 600 metrora. Hobiaren neurriak 2,83m luze eta 0,70 m zabal dira, eta 1,30 metroko sakoneran zegoen. Hobian, 5-3 forman aurrez aurre jarrita zeuden zortzi pertsonaren gorpuzkiak zeuden, beheko gorputz-adarrak erdialderantz zituztela, lurperatze-espazioa ahalik eta gehien ekonomizatuz. Horietako hiru ahoz gora etzanda zeuden, eta gainerako bostak ahoz behera.

Exhumación realizada en diciembre de 2010 a solicitud del Ayuntamiento de Santa Cristina de Valmadrigal (León).

Con respecto a los perpetradores, vecinos del pueblo mencionaron: *“Aunque ninguno de los testigos sabe a ciencia cierta quién o quiénes fueron los responsables de los asesinatos, todos señalan a dos personas, un influyente miembro de los posteriores gobiernos de la dictadura y un hombre “que primero mató” para la Federación Anarquista Ibérica (FAI) y luego para el otro bando”.*

La fosa se ubicaba al borde de la carretera en una zona de acequia rodeada por grandes chopos, situada a 6 m del camino y a 600m de la carretera N-601. Las dimensiones de la fosa son 2,83m de largo por 0,70 de ancho, localizada a 1,30 m de profundidad. En la fosa se encontraban los restos de ocho individuos dispuestos de manera enfrentada 5 y 3, con las extremidades inferiores hacia el centro, economizando al máximo el espacio de enterramiento. Tres de ellos estaban colocados en decúbito supino, mientras que los cinco restantes se disponían en decúbito prono.

Se intentaba localizar la fosa en la que fueron enterrados ocho personas fusiladas en 1936, que pudieran corresponder a varios ferroviarios y al maestro de Castrovega del Madrigal, llamado José Trapero.

Zeramatzaten objektuak aipagarriak dira. Bereziki aipagarriak dira 4. pertsonak zituen botoiak. Horietan “FERROCARRIL DEL NORTE” irakur daiteke, tren-makina baten irudia inguratuz. Bestalde, 7. pertsonak metalezko beste botoi bat zuen, “FERROCARRIL DEL OESTE” testuarekin, lepoaren inguruan. Halaber, 7. pertsonaren saihetsean tren-makina baten txapa-kateorraz bat aurkitu zen, tren-langilearen jakan lotuta. Objektu horien bidez, hildako pertsonak, gutxienez hiru, tren-langileak zirela baieztatu daiteke.

Lurperatuen heldutasunarekin bat etorritz, 4. pertsonak urrezko zorroak zituen hortz-protesia zeukan goiko maxilarrean. 5. pertsonak, garai hartako janzkeran bereizgarria zen fajin baten hondarrak zituen, baita hernia bati eusteko iztai-esekigailu bat ere.

1ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Alboko ahoz gorako etzanera. Objektuen artean, San Antonio Paduakoaren aluminiozko domina bat aurkitu zen, pelbisaren ondoan eta eskuineko eskuan, kreamailera bat eta oinetakoak.

2ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Ahoz beheako etzanera. Gasolinazko me txero bat, domina bat eta “Llanta Pulmón” markako oinetakoak aurkitu ziren.

Son destacables los objetos asociados que portaban. Particularmente son mencionables los botones recuperados en relación al Individuo 4, en los que se lee “FERROCARRIL DEL NORTE”, rodeando la imagen de una locomotora. Por otro lado, el Individuo 7 presentaba otro botón metálico con la leyenda “FERROCARRIL DEL OESTE”, recuperado en la proximidad del cuello. Asimismo, en el costado del Individuo 7 se halló una chapa-imperdible de una locomotora, que llevaría prendida en la chaqueta de ferroviario. A través de dichos objetos se puede confirmar la hipótesis de que las personas asesinadas, al menos tres de ellas, eran ferroviarios.

En consonancia con la edad madura de los inhumados, el Individuo 4 llevaba una prótesis dental con fundas de oro en el maxilar superior. El Individuo 5 conservaba restos de un fajín característico de la indumentaria de la época, además de un suspensorio inguinal para sujeción de una hernia.

Decúbito supino lateral. Entre los objetos se recuperó una medalla de aluminio de San Antonio de Padua, localizada junto a la pelvis y mano derecha, una cremallera y calzado.

Decúbito prono. Objetos asociados hallados fueron un mechero de gasolina, una medalla y calzado de marca “Llanta Pulmón”.

3ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Ahoz gorako etzanera.

Objektuak: krokadura bikiak.

4ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Alboko ahoz beheako etzanera. Urrezko zorroak zituen hortz-protesia zerman. Beste objektu batzuk: arkatz bat eta eskuineko eskumuturrean trenbideko uniforme baten botoiak, “FERROCARRIL DEL NORTE” legendarekin eta tren-makina baten irudiarekin.

5ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Ahoz gorako etzanera. Halaber, tren-langileen metalezko botoi bat zuen. Bestalde, iztai-esekigailu bat zeukan.

6ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Alboko ahoz beheako etzanera, besoak buruaren gainetik zituela. Oinetakoak zeramatzan. Eskuineko oinaren ondoan aurkitutako Jesusen Bihotzaren aluminiozko domina bat lotzen zaio.

Decúbito supino.

Objetos: enganches gemelos.

Decúbito prono lateralizado. Llevaba una prótesis dental con fundas de oro. Otros objetos: lápiz y botones de un uniforme de ferroviario, localizado en la muñeca derecha, con la leyenda “FERROCARRIL DEL NORTE” y la imagen de una locomotora.

Decúbito supino. Asimismo tenía un botón metálico de ferroviario. Por otro lado tenía un suspensorio inguinal.

Decúbito prono lateral, con los brazos por encima de la cabeza. Llevaba calzado. Se le asocia una medalla de aluminio del Sagrado Corazón, hallada junto al pie derecho.

7ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Ahoz beherako etzanera. “FERROCARRIL DEL OESTE” botoiak zituen lepo inguruan, baita tren-makinaren intsignia bat ere, sai-hetsean aurkitua, txaketaren lepoan lotuta eramango baitzuen orratz gisa. Era berean, besaurrean aurkitutako pasta edo zeluloide bola zuri bat berreskuratatu zen.

Decúbito prono. También tenía botones de “FERROCARRIL DEL OESTE”, en la zona de cuello, además de una insignia con una locomotora, que fue localizada en un costado, porque la llevaría prendida en el cuello de la chaqueta a modo de alfiler. Asimismo se recuperó una bola blanca de pasta o celuloide hallada en el antebrazo.

8ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Ahoz beherako etzanera. Objektu esanguratsurik gabe.

Decúbito prono. Sin objetos significativos.

Ezin izan da identifikazio-orientaziorik proposatu hobi horretan berreskuratutako gizabanakoentzat.

No ha sido posible proponer una orientación identificativa para los distintos individuos recuperados en esta fosa.



VILLAQUITE HOBIA

FOSA DE VILLAQUITE

LEON / LEÓN

2008an ireki zen hobia. Laukizuzen forma zuen, 1,90 luze eta 0,99 zabal, 0,80ko sakoneran. Bertan, adin helduko hiru gizonezko zeuden lurperatuta.

Fosa exhumada en 2008. Tenía forma rectangular de 1,90 de largo por 0,99 de ancho, localizada a 0,80 de profundidad. En ella se hallaban enterradas tres personas de sexo masculino y de edad estimada adulta madura.

1ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Egoera onean berreskuratutako zapatak zituen jantzita. Ez da heriotza-kausaren zantzurik ikusi.

Calzaba zapatos, recuperados en buenas condiciones. No se han observados signos de la causa de muerte.

2ª

PERTSONA
INDIVIDUO

Abarketak zituen jantzita. Lotutako objektu gisa, larruzko tabakera bat, metxazko metxero bat eta urrezko pontikoak dituzten hortz-protesiak aipa daitezke. Ezkerreko femurraren diafrisian haustura-kallo handi bat zuen, eta horrek herrentasuna eragin zion.

Vestía alpargatas. Como objetos asociados se le atribuye una tabaquera de cuero, un mechero de mecha y prótesis dental con pónicos de oro. Presentaba un voluminoso callo de fractura en la diáfisis del fémur izquierdo, que le ocasionó una cojera.

< Argazki hau adibide bat da. Ez dator bat hobiarekin.
Foto ilustrativa. No se corresponde con la fosa.

PERTSONA
INDIVIDUO

Larruzko zapatak zituen eta kremailearazko jertse bat zeraman. Objektuen artean tabako-petaka bat berreskuratu zen. Hala ere, identifikatzeko orientazio bat egitea ahalbidetu zuten objektuak, metalezko botoi hemiesferiko bat, erliebean egindako tren-makina batekin eta ingeniariaren dorre bati dagokion intsignia txiki bat dira. Azken bi objektu horiek biktima tren-langilea zela baieztatzen dute.

Horrela, bada, hiru pertsona horiek tren-langile gisa identifika daitezke: **Modesto Díez González**, 43 urtekoa; **Jerónimo Rodríguez González**, 43 urtekoa, herrena, hobbiko 2. zenbakiko gizonari zegokiona, eta **Ramiro Álvarez Fernández**.

Jaurtigaien inpaktuak zituzten koxaletan (3. pertsona) eta eskapulatan (2, 3 eta 4. pertsonak), eta horrek esan nahi du fusilatuta hil zituztela. Falangeko kideek erail zituzten Celorio (Llanes) bost bizilagunenak ziren.

Tenía zapatos de cuero y llevaba un jersey de cremallera. Entre los objetos se recuperó una petaca de tabaco. Sin embargo, los objetos que permitieron hacer una orientación para su identificación son un botón metálico hemiesférico con una locomotora en relieve y una pequeña insignia que corresponde a una torre de ingenieros. Estos dos últimos objetos confirman que la víctima era un ferroviario.

Así pues, estas tres personas se podrían identificar como los ferroviarios: **Modesto Díez González** de 43 años; **Jerónimo Rodríguez González**, de 43 años, que era cojo por lo que correspondería al individuo nº 2 de la fosa, y **Ramiro Álvarez Fernández**.

Presentaban impactos de proyectil de coxales (Individuo 3) y escápulas (Individuos. 2, 3 y 4), lo que indica que murieron por fusilamiento. Correspondían a cinco vecinos de Celorio (Llanes), que fueron asesinados por miembros de Falange.

VILLAMEDIANA IIIKO HOBIA
FOSA DE VILLAMEDIANA III

PALENTZIA / PALENCIA

Venta de Baños hiribildua (Palentzia) trenbide-korapilo garrantzitsua zen, eta, beraz, tren-langile asko biltzen ziren bertan. Esan bezala, kolektibo horren aurkako errepresioa oso handia izan zen.

2009an, PP4001 errepidearen ertzean zeuden bi hobi aurkitu ziren, eta bakoitzean lau gorpu zeuden. 1936ko irailaren 10etik 14ra bitartean eraildako biktimei zegozkien.

Hobiak 3m luze eta 0,60 m zabal ziren zanga bik osatzen zituzten. Bertan, Venta de Bañoseko sei bizilagun eta Hontoria de Cerratoko (Palentzia) beste bi lurperatu zituzten. Berreskuratutako objektuen artean, trenbideetako inskripzioak zituzten botoiak aurkitu ziren, eta horrek tren-langileak zirela adierazten zuen. Zortzi puntako izar bat eta plater kapela baten aztarnak ere aurkitu ziren.

Plácido Nieto Mena (32 urte), Briqueterako (fabrika) langilea; **Anselmo Lajo Navas** (27 urte), **Julio Izquierdo Palenzuela** (43 urte) eta **Jacinto Pérez Moran** (38 urte) dira tren-langileak. Denak ezkondata zeuden eta aita ziren. Halaber, Correoseko ofizialak zeuden, **Emilio** eta **Nemesio Ballesteros Antolin anaia**k, 28 eta 33 urtekoak.

La villa de Venta de Baños (Palencia) era un importante nudo ferroviario, por lo que se concentraba un gran número de trabajadores del ferrocarril. Como ya se ha indicado la represión ejercida contra este colectivo fue muy intensa.

Las fosas consistían en dos zanjas de alrededor de 3m de longitud por 0,60 m de ancho. En ellas fueron enterrados, tras ser asesinados, seis vecinos de Venta de Baños y dos de Hontoria de Cerrato (Palencia). Entre los objetos recuperados se hallaron botones con inscripciones de ferrocarriles, lo que indicaba que se trataba de empleados ferroviarios. También se encontró una estrella de ocho puntas y restos de una gorra de plato.

Se trataría de los ferroviarios: **Plácido Nieto Mena**, de 32 años, obrero de la Briquetera (fábrica); **Anselmo Lajo Navas**, de 27 años; **Julio Izquierdo Palenzuela**, de 43 años y **Jacinto Pérez Morán**, de 38 años. Todos ellos estaban casados y eran padres de familia. Asimismo se encontraban los oficiales de Correos, los hermanos **Emilio y Nemesio Ballesteros Antolín**, de 28 y 33 años.

En 2009 se descubrieron dos fosas situadas en el margen de la carretera PP4001, con cuatro individuos en cada una de ellas. Correspondían a las víctimas asesinadas entre los días 10 y 14 de septiembre de 1936.

TREN-LANGILEEN LA LEGUAKO 1B HOBIA FOSA 1B DE FERROVIARIOS LA LEGUA

GUMIEL DE IZÁN, BURGOS

Bertan, 56 biktimaren gorpuak lurperatu ziren sei gertaera edo hobi ezberdinetan.

Gumiel de Izángo La Legua inguruan 25 metrotik gorako lubaki luze bat prestatu zen lursailaren ertzean, lursailaren mugaren kurbadurara egokituz, erailtzeko leku horretara eramaten ziren pertsonen gorpuak lurperatzen joateko.

Zehazki, 1B hobian, ehorzketen sekuentzian bosgarrena izango litzatekeena, 13 pertsonaren gorpuzkiak berreskuratu ziren, eta, lortutako informazioarengatik, gerora baieztatu den bezala, zenbait tren-langilerek izan zitezkeen. Aranda de Duero kartzelan atxilotuta egon ondoren, leku horretara eraman zituzten 1936ko urriaren 8an, erailtzeko.

Biktimetako bi ikerketa antropologikoez eta genetikez baieztatu dituzte. 43 urteko Tiziano Alameda García del Pulgar trenbide-faktorea zen. 8. pertsona lurpetik atera zenean, bizkarrean burdinazko armazoizko kortse ortopedikoa zeramala ikusi zen. Alderdi horrek Fernando Macario Martínez García zela jakitera garamatza, 40 urte zituen eta tren-gidaria zen (Rojas, 2011).

En ella se inhumaron los cuerpos de un total de 56 víctimas en seis episodios o fosas distintas.

En concreto, en la fosa 1B, que correspondería al quinto lugar en la secuencia de enterramientos, se recuperaron restos de 13 personas, que por la información obtenida, que se ha confirmado posteriormente, podría corresponder a un grupo de varios ferroviarios que, tras estar detenidos en la cárcel de Aranda de Duero, fueron conducidos a este lugar para asesinarlos el 8 de octubre de 1936.

Dos de las víctimas han sido confirmadas por los estudios antropológicos y genéticos. El Individuo 11 correspondería a Tiziano Alameda García del Pulgar, de 43 años, que era factor ferroviario. Cuando se exhumó el Individuo 8 se pudo observar que vestía un corsé ortopédico de armazón de hierro en la espalda. Ese aspecto coincide con la información de Fernando Macario Martínez García, de 40 años, y maquinista ferroviario (Rojas, 2011).

En el paraje de La Legua de Gumiel de Izán se preparó con previsión y antelación una larga zanja de más de 25 m en el borde de la parcela, adaptándose a la curvatura del límite de la misma, para ir enterrando los cadáveres de las personas que trasladaban a ese sitio para ser asesinadas.



Argazki hau adibide bat da. Ez dator bat hobiarekin. >
Foto ilustrativa. No se corresponde con la fosa.

CASTUERA KO HILERRIKO 1. HOBIA

FOSA 1 DEL CEMENTERIO DE CASTUERA

BADAJOS

Zehazki, 1. hobiko 5. pertsonari lotuta, intsignia bat, txilibitu bat eta kornetin bat berreskuratu ziren, besteak beste (Muñoz-Encinar, 2013). Intsignian, tren-makina bat ikusten da goialdean, eta, hondo zurian, zirkulu perimetral hau irakurtzen da: Asociación General de empleados y obreros de los Ferrocarriles de España. Beraz, txilibitua eta kornetina ere tren-langile batekin lotuta egongo lirakeke.

En concreto, asociados al Individuo 5 de la Fosa 1 se recuperaron una insignia, un silbato, un cornetín, entre otros (Muñoz-Encinar, 2013). En la insignia se observa una locomotora en la parte superior y el círculo perimetral en fondo blanco se lee: Asociación General de empleados y obreros de los Ferrocarriles de España. Por lo tanto, también el silbato y el cornetín estarían relacionados con un trabajador del ferrocarril.

CABEZÓN DE LA SIERRA KO HOBIA

FOSA DE CABEZÓN DE LA SIERRA

BURGOS

2010ean Cabezón de la Sierrako (Burgos) hobia egon zitekeen lekua ikuskatu zen, herri horretako mendi-pa-
raje batean. Artzainek eta inguruetako biztanleek ba-
zekiten leku horretan hobi bat zegoela, leku zehatza
markatzen zuen harrizko muino bat zegoela zekitelako.
Hobia N-234 errepidearen eskuineko ertzean zegoen,
Hontoria del Pinar eta Salas de los Infantes artean,
427,400 kilometroan, Cabezón de la Sierrara doan erre-
pidearen iparraldean, barrualdean 65 bat metrora da-
goen arte-zuhaizti eremu batean.

El año 2010 se inspeccionó la posible localización de la fosa de Cabezón de la Sierra (Burgos), situada en un pa-
raje montañoso de esa misma localidad. Los pastores y
vecinos de los alrededores sabían que en ese lugar había
una fosa, ya que se conocía la existencia de un montículo de
tierra con piedras que marcaba el lugar exacto. La fosa se
encontraba en el margen derecho de la carretera N-234
entre Hontoria del Pinar y Salas de los Infantes a la altura
del kilómetro 427,400 y al norte de la carretera que va a
Cabezón de la Sierra, en una zona de bosque de encinas
a unos 65m en su interior.

Hobia laukizuzen formakoa zen, 4m luze eta 3m zabal,
eta hondoan ia ez zen lau gorputz paraleloan zeudela
interpretatzen, lurraren kolore ilunarengatik, zati orga-
nikoen deskonposizioaren ondorioz.

Oro har, berreskuratutako laginaren ezaugarria narriadu-
ra tafonomiko handia zen, hezurak ia erabat desagerra-
razi zituen euri-uraren eraginez. Hezur luzeen diafosi zati
batzuk baino ez ziren berreskuratu, eta horien kokapenak
gorputzen hasierako kokapenari buruzko in situ interpre-
tazioa egitea ahalbidetu zuen.

Gutxienez lau
pertsona bereiztu
ziren, baina hezurren
hondarrek zuten
degradazioak ez
zuen biktimak
identifikatzeko
ikerketa
antropologiko eta
genetikorik egiteko
aukerarik eman.

Lotutako objektuak berresku-
ratu ziren, hala nola abarketen
zolak, gerrikoen belarriak,
txapela bat, zigarro-ahoko bat
eta orratz bat. Orratzean, gar-
bitu ondoren, "FERROCARRIL,
y "S y M" ("Santander-Medite-
rraneo" tren-konpainiaren erre-
ferentzia) irakurri ahal izan zen.
Era berean, munizioa aurkitu
zen: sei zorro Mauser kartutxo,

lau bala eta hiru jaurtigai deformatu; beraz, pentsa
daiteke tiroak leku berean egin zitzaizkiela.

José M^a Rojasek bildutako dokumentazioan oinarrituta,
uste da biktimak La Revillako (Burgos) lau bizilagunenak
izango zirela (Rojas, 2011).

La fosa era de tipo rectangular de 4m de largo por 3m de
ancho en cuyo fondo apenas se interpretaba la disposi-
ción en paralelo de cuatro cuerpos por el color oscuro
de la tierra por el resultado de la descomposición de las
partes orgánicas.

En su conjunto, la muestra recuperada se caracterizaba por
una importante deterioro tafonómico, como consecuencia
de la acción del agua de lluvia que corrosiónó los huesos
hasta el punto de haberlos hecho desaparecer en su prác-
tica totalidad. Solo se recuperaron algunos fragmentos de
diáfisis de los huesos largos, cuya ubicación permitió hacer
una interpretación in situ sobre la disposición inicial de los
cuerpos en la fosa.

Sí se recuperaron objetos aso-
ciados como suelas de alpar-
gatas, hebillas de cinturón, una
boina, así como una boquilla de
cigarro y un alfiler en el que, tras
la limpieza, que se pudo leer
"FERROCARRIL, y "S y M" (refe-
rencia a la compañía ferroviaria
"Santander-Mediterráneo"). Asi-
mismo, se halló munición, con-
sistente en seis vainas de cartucho Máuser, cuatro balas
y tres proyectiles deformados, por lo que cabe interpretar
que los disparos se produjeron en el mismo sitio.

Se diferenciaron un
número mínimo de
cuatro individuos,
pero la degradación
que presentaban
los restos óseos no
posibilitó un estudio
antropológico
y genético que
permitiera la
identificación
de las víctimas.

A partir de la documentación recabada por José M^a Rojas,
se cree que las víctimas corresponderían a cuatro vecinos
de La Revilla (Burgos) (Rojas, 2011).



BIBLIOGRAFIA BIBLIOGRAFÍA

Etxeberria, F. (koor.), Alonso, A.; Ferrándiz, F.; Guijo, J.M.; Herrasti, L.; Montero, J.; Odriozola, M.; Pego, L.; Serrulla, F.; Solé, Q. eta Turrión García, M.J. 2020. Las exhumaciones de la Guerra Civil y la dictadura franquista (2000-2018). Recomendaciones de futuro. "Memoria Democrática. Fosas y exhumaciones". 217 or. / pág.

Etxeberria, F. eta Herrasti, L. 2021. Aportación de las ciencias forenses al principio de legalidad en la exhumación de fosas comunes en la Comunidad Foral de Navarra. Huarte de San Juan. Geografía e Historia, 28: 39-71.

Etxeberria, F. eta Solé, Q. 2019. Fosas comunes de la Guerra Civil en el Siglo XXI: antecedentes, interdisciplinariedad y legislación. Historia Contemporánea 60: 401-438.

Muñoz-Encinar, L., Ayán Vila, X. eta López-Rodríguez, A.D. Eds. 2013. De la ocultación de las fosas a las exhumaciones. La represión franquista en el entorno del Campo de Concentración de Castuera. 167 pp.

Polo Muriel, F. 2011. La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. 299-326. orr. La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975). Doktoretza Tesia. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/669730>

Rojas, J.M. 2011. Semilla de libertad. 2. liburukia. Ed. En Medio de Abril. 60 eta 66. or. /pág.

06. LIBREA LIBRE



EDORTA JIMENEZ

AITAPRESO

Aitak eskutik naroa, ziklistak ikustera. Bera ezkerrean, errepidearen aldean, ni eskuinean, halaxe goaz. Haren gorputza nire babes, badaezpada ere. Halako batean karrera zaintzen ari diren motorretako bat, atzetik etorrita, ondoan geratu zaigu,

Antonio!

Motorra itzali gabe hartan jesarrita dagoen guardia zibila aitari zuzendu zaio. Zurtz eginda nago. Motorraren tamaina eta distira, guardiaren botak, irribarrea, zera, zenbat urte ditut? Bederatzi akaso? Hamar, gehienez jota.

Halako ume gorria izanda ere badakit guardia zibilak ez direna begi onez ikusiak, ez etxean eta ez herrian. Haien kuarteleko atean behin egonda nengoen. Kuartela plazan zegoen, eskolaren aurrean, eta halako batean, eskola-kide batekin errietan nabilelarik, hango atetik batek dei egin zidan, deabruaren haserreaz, hara joateko. Kakatan joan nintzen.

Ea zertan nenbilen beste mutikoari joka.

Nire azalpenak, zera eta zera esan didala, eta horrexegatik izan dela.

Eta hori joka hasteko motiboa da, ala? Barrura sartuko zaitut?

Mi padre me lleva de la mano a ver a los ciclistas. Él a la izquierda, en el lado de la carretera, yo a la derecha, así vamos. Su cuerpo me protege, por si acaso. De repente, una de las motos que vigilan la carrera, viniendo por detrás, se ha parado junto a nosotros,

¡Antonio!

El guardia civil, sentado, sin apagar el motor se ha dirigido a mi padre. Estoy aturdido. El tamaño y el brillo de la moto, las botas del guardia, su sonrisa, que, ¿cuántos años tengo? ¿Acaso nueve? Diez como mucho.

Siendo yo un niño rojo, sé que los guardias civiles no son vistos con buenos ojos, ni en casa ni en el pueblo. Había estado en una ocasión en la puerta de su cuartel. El cuartel estaba en la plaza, frente a la escuela, y de pronto, estando yo discutiendo con un compañero, uno de ellos, desde la puerta, me llamó muy enfadado, y me dijo que me acercara. Iba cagado.

A ver qué hacía pegando al otro chaval.

Mi explicación, que me había dicho esto y lo otro, y que había sido por aquello.

¿Y esa es razón para pegarle? ¿Quieres que te meta dentro?

Hura dardara.

Alde joateko agindu zidan.

Ez zen ziurrenik gurean txapelokerrak esaten zitzaien haiei nien beldurraren motibo bakarra. Inguruan halakoez blai eginda bizi ginen. Beldurrerako motiboez, esan nahi dut.

Aitak eta guardia zibil motordunak han Bermeorako bi-dean izan zuten berbaldi laburretik gogoan bizien gorde dudana da zelan txapelokerrak galdetu zion,

¿Y este?

Aitaren erantzunaren ostean, zeinetatik hijo hitza baino ez zaidan orain gogoratzen, non diotson txapelokerrak:

Pues cómprale un balón, a ver si te sale como Amancio y te arregla la vida.

Une hartan ez dakit ziklista parrastada bat ez ote zen igaro, ez dut ondo gogoan, motorrari sakaturik han joan zen aida bestea.

Bizi bizirik gorde dut lekuaren akordua.

Argi zegoen. Orduan nintzen umekondoa izanda ere ohartzekoa zen txapelokerra aita preso egon zeneko denboran hantxe izan zela, eta esan ere halaxe esan zidan, beste azalpenik gabe. Miraria ez bada gero! Enkontrua izan zen lekutik ehun metrora izanak ziren urteetan guardia eta preso, biak.

Enkontrua noiz izan zen?

Eskuinetara landak, beherago trenbidea, harago itsasoa; ezkerretara Lamiaran aldea, eta hartan herrian Presoena esaten zioten eremua. Ordurako presorik gabe. Gure aita zen haietako bat izana.

Real Madrilek Amancio Amaro, Amancio lege ezaguna zen ostikolari galiziarra fitxatu zuen urtea 1962a izan zen. Hamabi milioiren truke egin zen negozioa, hortik txapelokerraren aholkua bere preso ohiari.

Menudo tembleque.

Me dijo que me largara.

Probablemente no era el único motivo de mi miedo a los que en nuestro pueblo llamábamos txapelokerrak. Vivíamos rodeados por muchos de ellos. Por muchos motivos para el miedo, quiero decir.

Lo que de manera más viva he guardado en mi memoria de la breve charla que mantuvieron allí mi padre y el guardia civil de la moto es cómo el txapeloker le preguntó:

¿Y este?

Tras la respuesta de mi padre, de la que ahora sólo recuerdo la palabra hijo, le dijo el txapeloker:

Pues cómprale un balón, a ver si te sale como Amancio y te arregla la vida.

No sé si en ese momento no pasó el pelotón de ciclistas, no lo recuerdo bien, pero sí que se marchó a toda velocidad con la moto.

Recuerdo perfectamente el lugar.

Estaba claro.

Estaba claro, a pesar de que yo era un chiquillo, que el txapeloker había estado allí durante el tiempo en que mi padre estuvo preso, y así me lo dijo, sin más explicaciones. ¡Es un milagro! Habían estado los dos juntos durante años a cien metros del lugar del encuentro, uno como guardia y el otro como preso.

¿Que cuándo se produjo el encuentro?

El año en que el Real Madrid fichó al futbolista gallego Amancio Amaro, conocido como Amancio, fue 1962. El negocio se hizo por doce millones, de ahí el consejo del txapeloker a su antiguo prisionero.

A la derecha las campas, más abajo el ferrocarril, más allá el mar; a la izquierda la zona de Lamiaran, y allí el entorno que en el pueblo se denominaba Presoena. Para entonces ya no había presos. Mi padre había sido uno de ellos.

Fitxaketa ekainean eta urte hartako Vuelta a España maiatzean izan zirela kontuak aterata, uste izatekoa da hurrengo urteko lasterketan izan zela aita eta haren jagole ohiaren arteko enkontrua. 1963an, alegia. Hala izan bazen, hamar urte betetzeko ni.

Eskolakook futbol partidak jokatu ahal izateko egun gehienetan baloirik ez, batek halako bat ekartzen zue-nean hark berak hautatzen zuen bere taldea. Historia-rako geratu da plastikozko lehenengo balioa ezagutu genuen eguna. Basauri inguruko Ceplástica enpresak norbaiten aitari egindako oparia izan zen. Balioa zuria zen, irudi azul eta gorriekin.

Esan gabe doa gure aitak ez zeukala baloirik erosteko adina sosik. Ezta ere oparitzat eman ziezaiokeen eza-gunik halako ezein enpresetan.

Ordurako preso ez bazegoen ere.

Gogoan ez dudana da anaia nagusia, Anton, eta hurrengo, Alejo, han izan ziren ez ziren izan. Ez dute gogoan.

Datetara itzuliz, enkontrua, izan 1962an zein izan 1963an, maiatzean izan zen. Hil horretan igaro baitzen urte biotan Vuelta Mundakatik.

Dena dela ez du ematen urte horretan izan zenik, ekitaldi faxista hartarako La Gaceta del Norte egunkariak atera zuen deialdiak argiro baitzioen:

“bezperako eguraldia zatarra izanez gero ekitaldia bertan behera geratuko da”. “Bizkaia askatzea ekarri zuen bidean mugarria izan zen mendian” Bizkaiko Gobernadore Zibila eta batailako beteranoak ziren gonbidaturik.

Enkontrua 1962an izan baldin bazen, maiatzaren 13an izango zen, igandea. Bostak aldera. Goiz hartan faxistek Sollubeko 1937ko batailaren ospakizuna egiteko asmoa zuten.

Gobernadorearen izena Antonio Ibañez Freire zen. Adolfo Suarez haren gobernuetako Barne Ministroa izango zena, 1979 eta 1980 artean alegia. Huskeria, baldin eta gogoan hartzen bada División Azul izenekoarekin izan zela, III Reicharen alde II. Mundu Gerran. Halaxe eroan zezakeen papparean Burdinazko Gurutzea.

Sacando cuentas de que el fichaje se produjo en junio y que la Vuelta a España de ese año tuvo lugar en mayo, es de suponer que fue en la carrera del año siguiente cuando se produjo el encuentro entre mi padre y su ex guardián. Es decir, en 1963. Si fue así, yo estaría a punto de cumplir diez años.

La mayoría de los días en los que los escolares teníamos oportunidad para jugar partidos de fútbol no había balón, cuando uno traía uno, él mismo elegía a su equipo. Para la historia ha quedado el día en que conocimos el primer balón de plástico. Fue un regalo de la empresa Ceplástica de Basauri al padre de alguien. El balón era blanco, con figuras azules y rojas.

Ni qué decir tiene que nuestro padre no tenía dinero suficiente para comprar un balón. Ni ningún conocido en ninguna empresa que hubiera podido dárselo como regalo.

Aunque para entonces no estuviera ya preso.

Lo que no recuerdo es si mi hermano mayor, Antón, ni el siguiente, Alejo, estaban o no allí. No lo recuerdan.

Volviendo a las fechas, el encuentro, sea en 1962 o en 1963, tuvo lugar en mayo. Ya que fue ese mes cuando la Vuelta pasó por Mundaka los dos años.

Sin embargo, no parece que fuera ese año, ya que la convocatoria que publicó el diario La Gaceta del Norte para aquel acto fascista decía claramente: “Si el tiempo de la víspera es adverso el acto se suspenderá”. “En el monte que fue un verdadero hito en el camino para la liberación de Bizkaia”. Los invitados eran el Gobernador Civil de Bizkaia y los veteranos de la batalla. El nombre del gobernador era Antonio Ibañez Freire.

El mismo que sería en el futuro ministro del Interior de los gobiernos de Adolfo Suárez, entre 1979 y 1980. Una nadería si se tiene en cuenta que fue con la División Azul en favor del III Reich durante la II Guerra Mundial. Por ese motivo podía llevar la Cruz de Hierro en el pecho.

Si el encuentro tuvo lugar en 1962, sería el 13 de mayo, domingo. A eso de las cinco. Aquella mañana los fascistas tenían previsto celebrar la batalla de Sollube de 1937.

Gobernadorearen izena Antonio Ibañez Freire zen. Adolfo Suarez haren gobernuetako Barne Ministroa izango zena, 1979 eta 1980 artean alegia.

Sollubeko ospakizuna egin egin zen. Eguraldi eskasaz.

Aitaren eskutik ziklistak ikustera joan nintzen egunean eguraldia zoragarria izan zela daukat gogoan. Beraz, nekez izan zitekeen 1962koan. Arestian aipaturiko egunkariak zekarren 1963ko maia- tzeko eguraldiaren berri; temperatura epelak, zeru pittin bat estalia, itsasoko urrunean oskarbia.

1963ko Vuelta hura Anquetilek irabazi zuen, lehena-gokoa, 1962an, Rudi Altig-ek.

Noizko Vuelta izan zen ere, eman zidan aitaren eta txapelokerraren artean ez zegoela etsaigorik, agerikorik behintzat. Nor bere Patuk -indar ustez saihestezin horrexek- mendeen harturik eroan izan balitu bezala orduan bata eta bestea ziren lekura, eta harexen indar itsuaz suertatu maiatzeko egun hartan bata motorraren gainean harro karrera egiten izatea eta bestea oinez bigarren semea, hau da, hirugarren kumea, ni neu, karrera ikustera eroaten.

Patu biena ontzat emanik, haren izena bien kasuan Gerra zen. Alabaina, izenaren osagarriak eta abizenak dituzte bereizgarri han elkarren alboan maiatzeko arratsalde batez tartetxo batez diren gizon biak. Gerra Garaile Guardia Zibil eta Gerra Galtzaile Obrero Ziztrin dira.

Hori, agerikoa zen.

Ezin jakin aitak halakorik pentsatu ote zuen.

Gogoan dut amak behin aitari eguerdiko jatekoa eroatera eraman ninduela.

La celebración de Sollube se llevó a cabo. Con mal tiempo.

Recuerdo que el día que fui a ver a los ciclistas de la mano de mi padre, el tiempo era maravilloso. Por lo tanto, no pudo ser en 1962. El periódico antes citado informaba del tiempo de mayo de 1963; temperaturas templadas, cielo ligeramente cubierto, despejado a lo lejos en la mar.

Aquella Vuelta de 1963 la ganó Anquetil, la anterior, en 1962, Rudi Altig.

En el momento del encuentro en la Vuelta, me dio la sensación de que entre mi padre y el txapeloker no había enemistades, al menos evidentes. Como si a cada uno su Destino, –con mayúscula, dominado por esa fuerza supuestamente inevitable– les hubiera llevado con su fuerza ciega allí donde entonces estaban el uno y el otro aquel día de mayo; al uno a hacer la carrera orgulloso sobre su moto y al otro, a pie, a llevar a su segundo hijo, o su tercera cría, es decir, a mí mismo, a ver la carrera.

Aceptando ambos Destinos como buenos, su nombre era, en los dos casos uno solo: Guerra. Sin embargo, a los dos hombres que una tarde de mayo se hallan uno al lado de otro por un momento, les diferencian sus nombres completos y sus apellidos. Son, Vencedor de Guerra Guardia Civil y Perdedor de Guerra Obrero Insignificante.

Eso, era evidente.

Imposible saber si mi padre pensó lo mismo.

Recuerdo que una vez acompañe a mi madre a llevar al padre la comida del mediodía.

Egun eguzkitsua zen eta trenbidea urrun zegoela begitandu zitzaidan. Distantziaren inpresio horrexek erakusten du hoberen zein ume nintzen; norberaren pausoa laburragoa, luzeagoa bidea. Eta, zera, trenbidea 1955ean zabaldu zenez eta ni urte eta erdi lehenago jaioa nintzenez, aitak, eguerdikoa eroatera joatearena izan zenean, hartan lan egiten zuen. Beraz, lanak erabat amaiturik egon gabe zirela egin bide zuten inaugurazioa, eta hargatik segitu behar izan zuten zereginean aitak-eta. Ordurako libre antzean ziren.

Etxean aitarekin igandeetan edo bestela Gabonetan hitz egiten genuen gehienbat. Astegunetan eguerdikoa berak bakarrik jaten zuen, eta afaria guk baino beranduago egiten zuen. Noiz edo noiz, hau zela bestea zela, errietan egiten zigun. Jo, inoiz ez, gerrikoarekin mehatxu egin arren. Batik bat alboko tabernara tabakoaren bila joan gura izaten ez genuenetan.

Behin arrebari egin zion gogor, haserre, eskolako lagun taldean Zeraren alaba biekien zebilelako. Ez zuen neska bi haien aitaren izena esaten, haren emaztearen abizena baino ez, Zerarenak. Hura bai drama! Arrebak ez zekien zertan ez zuten elkarren lagunak izan haren alabak ere berak. Hain polito konpontzen ziren elkarrekin.

Ulertzero iritsi nintzenez trenbidea egiten amaiturik eta, esan bezala, Francok handikiro inauguraturik, No-Do eta guzti esan nahi baita, trenaren enpresak burdinbidean lanean jardun zuen, hura ondo amaitu arte edo, hor nonbait. Haren ostean gero trenaren enpresak langileetako batzuk hartan lan egiten segi zezaten erabaki zuelarik, gure aitak ez zuten hartarako hartu. Zergatik eta noizbait kaporalari aurre egin ziolako, eta ez modu samurrean. Jipoi galanta eman omen zion, hark beste langile bati emandako tratu txarraren ordainetan eman ere. Aita epaiketa militarren paperetan “el hijo de La Remolina” bezala agertzen da. Enborretik ezpala, sorterrian aitari, hau ere paperotan dago, “Remolín” esaten omen zioten.

Era un día soleado y me pareció que el ferrocarril estaba lejos. Esa impresión de distancia es la que mejor me muestra lo niño que era; cuanto más corto el paso, más largo el camino. Y como el ferrocarril se abrió en 1955 y yo había nacido un año y medio antes, mi padre, cuando pasó esto de llevarle la comida del mediodía, trabajaba en él. Por lo tanto, la inauguración debió realizarse cuando las obras no estaban aún terminadas, por lo que mi padre y los demás tuvieron que continuar trabajando. Para entonces ya eran más o menos libres.

En casa solíamos hablar con mi padre sobre todo los domingos o las Navidades. Los días laborables comía solo y cenaba más tarde que nosotros. De vez en cuando, por lo que fuera, nos regañaba. Pegarnos, nunca, aunque nos amenazara con el cinturón. Sobre todo cuando no queríamos ir a por tabaco al bar de al lado.

Una vez se puso duro con mi hermana, enfadado porque en el grupo de amigos de la escuela salía con las dos hijas de Fulanita. No decía el nombre del padre de las dos chicas, sólo el apellido de su mujer, las de Fulanita. ¡Qué drama! Mi hermana no entendía por qué no podían ser amigas. Se llevaban tan bien.

Alcancé a comprender que, terminada la construcción del ferrocarril, inaugurado de manera ostentosa por Franco, es decir, con reportaje en el No-Do incluido, la empresa ferroviaria había seguido trabajando en él hasta terminarlo más o menos definitivamente. Después de eso, la empresa ferroviaria decidió que algunos de los trabajadores continuaran trabajando en ella, pero no eligieron a mi padre. Porque en algún momento se había enfrentado al caporal, y no suavemente. Al parecer, le propinó una gran paliza por el maltrato que había infligido a otro trabajador. Mi padre aparece en los papeles del juicio militar como “el hijo de La Remolina”. De tal palo tal astilla, en su tierra natal, a mi padre, también figura en los papeles, le llamaban “Remolín”.

Hala da ze, trenbidean lanean geratu behar zuten langileen arteko bilakatu zen Zerarena, eta kanpoan geratuko zirenen arteko aita. Sinesgarriagoa baitzen Zerarenaren lekukotasuna preso ohiarena baino.

Gure arrebak, Miren Agurtzanek, beti segitu zuen ahizpa bi haien lagun izaten. Bera zitekeen diodanaren zuzentasuna berma zezakeen bakarra. 2018an hil zen, ostera. Bide batez, aitaren prozesuaren paperak 2021ean eskuratu ditut. Harira baina.

Gogoan ditut trenbidean lanean ziharduten langileak. Aitak txeratsu egiten zion oles orratzainari. Manuel Miguel Pastor zen, herrian Pastor. Hura ere Jaenekoa, aita bezala, eta bera bezala herriko emakume batekin

Aitaren eta kaporalaren arteko auziak gorago egin zuenean goikoek lekukotasun bila jo zutelarik, Zerarenak, eskolan arrebaren lagun eginak ziren neska bien aitak alegia, gurearen aurka egin zuen. Ez zioela egia. Ez zela halako traturik izan kaporalaren aldetik.

ezkondua. Norekin eta gure amaren lehengusina batekin, hara! Andaluziatik Mundakara etorritako hirugarren preso ere berton ezkundu zen, diodan bide nabar, José Martos Justicia, 1950 urtea aldera trenbidean istripuz hila. Gure aitak beti izaten zuen ahoan haren izena. “El difunto Justicia”, esaten zuen, eta nik neuk Justicia hitz hartan zein arkanozetan ez nion antzematen, baina, arkanoren bat bazela bai igartzen nuen. Maite zuen aitak Justicia. Eta mira zion. Eta hau idaztean jabetzen ari naizenez horixe zen beharbada arkanoaren gakoa; hain zuzen ere Justicia izena bera eta hura ahoskatzean aitari igartzen nion miresmenaren uztardura.

Mutikoa nintzen.

Así pues, el marido de Fulana fue uno de los trabajadores que se quedaron a trabajar en el ferrocarril y mi padre de los que se quedaron fuera. Era más verosímil el testimonio del marido de Fulana que el de un ex-presos.

Nuestra hermana, Miren Agurtzane, siempre siguió siendo amiga de esas dos hermanas. Era la única que podía corroborar lo que digo. Pero, desgraciadamente, falleció en 2018. Por cierto, en 2021 he adquirido los papeles del proceso contra mi padre. Pero, al hilo.

Recuerdo a los trabajadores que trabajaban en el ferrocarril. Mi padre saludaba de manera amable al guardaguas. Era Manuel Miguel Pastor, en el pueblo, Pastor. También de Jaén, como mi padre, y casado como él con una mujer del pueblo. ¿Y con quién? ¡Con una prima de mi madre! El tercer preso de Andalucía que llegó a Mundaka también se casó allí, dicho sea de paso, José Martos Justicia, murió accidentalmente en el ferrocarril hacia 1950. Mi padre siempre le nombraba. “El difunto Justicia”, decía, y yo mismo no veía qué arcano subyacía en la palabra Justicia, pero sí percibía que había algún arcano. Mi padre amaba a Justicia y a la justicia. Y le y la admiraba. Y me doy cuenta mientras escribo esto, de que quizá ésa era la clave del arcano, precisamente la unión entre la propia palabra Justicia y la admiración que percibía en mi padre cuando la pronunciaba.

Cuando el litigio entre mi padre y el caporal llegó a altas instancias, los de arriba buscaron testigos, y el marido de Fulana, padre de las dos amigas de mi hermana en la escuela, testificó contra el nuestro. Que no decía la verdad. Que no había habido tal trato por parte del caporal.

Era un chaval.

Trenbideko langileen zereginak zeintzuk ziren ikusirik, mantenua eta abar, eta baratzerako aukera ere bazutela gogoan hartuta, aita betiko hartan geratu izana ibilbi-de zorigaiztoko baten amaiera poetikoa izan zitekeen. Olibadietarik gerrara, menderaturik eta preso Gernika berreraikitza bestea beste, handik Mundakara burdinbidean lan egitera, halako batean eta sorterrira itzultzeko debekuekin bazen ere libre, herrian herriko alaba batekin ezkondua, ordurako lau seme-alabaren aita, ez zuen gelditzerik izan berak ere eraikitzen parte hartu zuen Pedernales -halaxe zioten geltokiko izenek orduan- eta Bermeo arteko tartean lanean. Horren orde, fabrikara. Bermeon obrero.

Eta hartan ere ez bakerik.

Gogoan dut ama eta aita berbetan behin. Ama erdi negarrez, eta aita hari azalpenak ematen. Zergatik egin behar zen, ezinbestez, egitekotan zirena, eta bera ezin zela atzean geratu, denek bat egin beharra zutela. Eta amak baietz, ulertzen zuela egin beharrekoa zela egitekotan zirena, baina “tú no, Antonio, tú no”.

Oker ez banago aitzak lan egiten zuen fabrikako langileak greba egitekotan ziren. Eta amak, ezetz. “Zuk ez”. Alegia, “preso izan zaren horrek ez”. “Ez al zara jabetzen? Ez zintuzten ba trenetik bota kaporalaren zerarengatik?”. Hori guzti hori esaten ari zitzaion “Zuk ez, Antonio” hartan, beste hitzik gabe.

Amak ez zuen inoiz gura izan aita sorterrira itzultzetik. Beldur zen. Egia esan beldurtia izateko motiborik ez zuen falta. Gaztea zela, hamazazpi urterekin edo, Frantziara erbesteratu zuten. Habana ontzian, Mundakatik Bilbora gauzez oinez joanda. Eta hartan ere hantxe agertu zen Cervera ontzi faxista. Hura bai ikara.

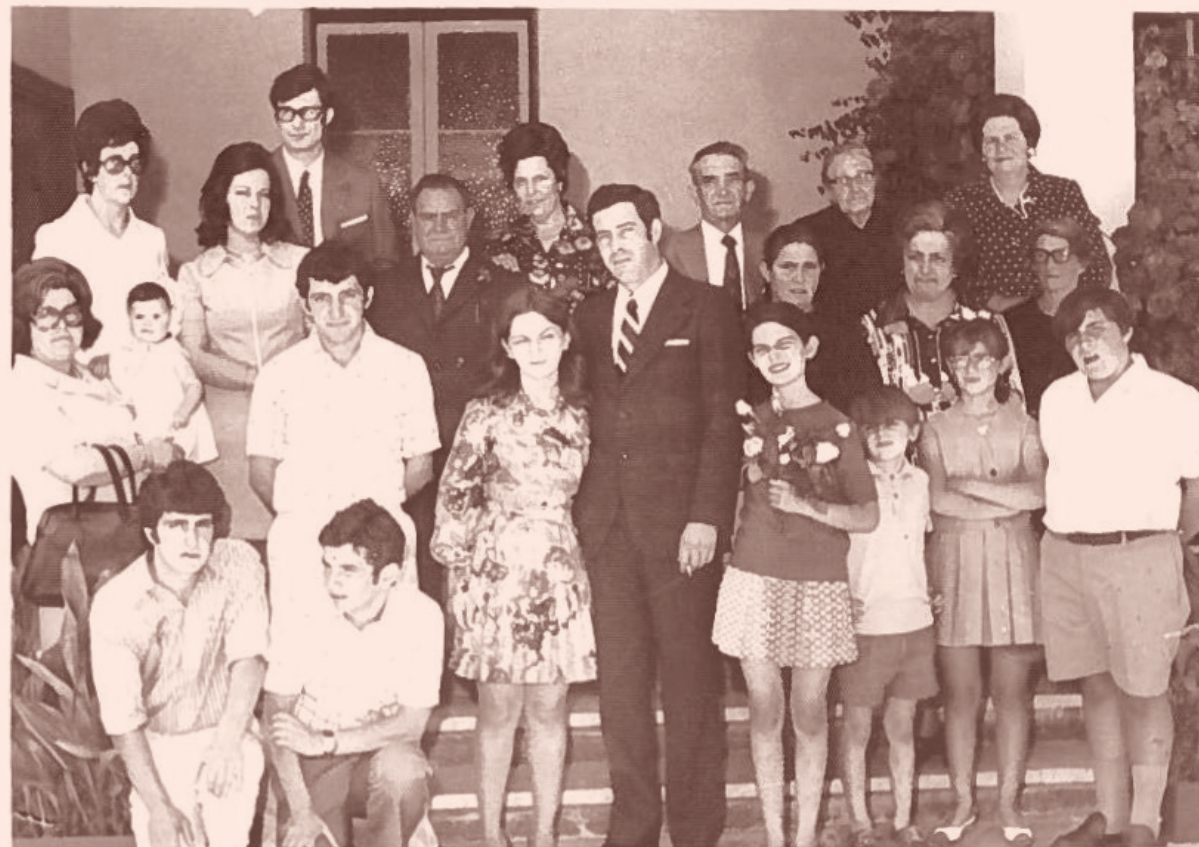
Teniendo en cuenta las ocupaciones de los ferroviarios, la manutención, etc., así como la posibilidad de tener una pequeña huerta, el hecho de que mi padre se hubiera quedado allí podría haber sido el colofón poético de una fatal travesía. Desde los olivares a la guerra, dominado y preso para reconstruir Gernika entre otras cosas, desde allí a Mundaka para trabajar en el ferrocarril, y al final, libre, aunque fuera con la prohibición de volver a su pueblo natal, casado en el pueblo presente con una hija del mismo pueblo, padre ya de cuatro hijos, no pudo quedarse a trabajar en el tramo comprendido entre Pedernales –tal y como se indicaba en los nombres de la estación entonces–y Bermeo, en cuya construcción también había participado. En su lugar, a la fábrica. Obrero en Bermeo.

Y así tampoco había paz.

Recuerdo en una ocasión a mis padres hablando. Mi madre medio llorando, y mi padre dándole explicaciones. Por qué debía hacerse, necesariamente, lo que iban a hacer, y que él no podía quedarse atrás, que debían ir todos a una. Y mi madre que sí, que entendía que lo que iba a hacerse era lo que debía hacerse, pero “tú no, Antonio, tú no”.

Si no me equivoco los trabajadores de la fábrica en la que trabajaba mi padre iban a ir a la huelga. Y mi madre que no, “Tú no”. Esto es, “tú que has estado preso no”. “¿Es que no te das cuenta? ¿No te echaron pues del ferrocarril por el incidente con el caporal?” Todo eso es lo que le decía con ese “Tú no, Antonio”, sin más palabras.

Mi madre nunca quiso que mi padre volviera a su pueblo natal. Tenía miedo. La verdad es que no le faltaban motivos para tenerlo. Siendo joven, a los diecisiete años aproximadamente, fue exiliada a Francia. A bordo del Habana, habiendo caminado de noche desde Mundaka hasta Bilbao. Y en aquella ocasión también apareció allí la nave fascista Cervera. El miedo fue terrible.



^ Antonio Jimenez, leiho aurrean, eta Antonia Ormaetxea, bigarren lerroan, eskuinean, Miren Agurtzane alabaren ezkontzan, euren lau semeekin: zaharrena, Anton, arreba ondoan; bere aurrean, makurtuta, Edorta; bere ondoan, Alejo; argazkiaren beste aldean, praka motzetan, Ander.

Antonio Jiménez, delante de la ventana, y Antonia Ormaetxea, en la segunda fila a la derecha, en la boda de su hija, Miren Agurtzane, con sus cuatro hijos: el mayor, Anton, junto a su hermana; frente a él agachado, Edorta; a su lado, Alejo; en el otro lado de la fotografía, en pantalón corto, Ander.

Gerra ondoan kalean euskaraz egitea debekaturik zela-rik Bilbora joanda izeko Marirekin, ahizpa bakarrarekin alegia, honek euskaraz egiten zuen, eta amak, gure amak, “Mari! Mesedez.”

Eman zuen amore amak halako batean. Franco hilda gero!

Bizkitartean beti kontu berbera gogorarazten zion bere Antoniori, zera, aitaren sorterri Villargordoko gazte iraultzaileen maisua-edo izan zenari kartzela zigorra ezarri ziotela, eta bete zuela zigorra, eta itzuli zela Vi-llargordo zorionekora, eta lehenengo gauean hantxe joan zitzaizkiola txapelokerrak abisua ematera, “bihar, goizean goiz, hemendik ospa alde hanka egin beharra daukazu”, eta hark, Juan Garcíak, diodan izena bide ba-tez, “zer dela eta, nire zigorra bete dut, hona nire paperak”; “ezin dizugu ezer gertatuko ez zaizun segurtasunik eman, badirelako zu hemen ikustez pozik ez diren batzuk.” Fini. Biharamunean han joan zen gizona herritik aida batean.

Ez zuen nahi amak aitari halakorik gerta zekion. Arrisku zipitzik ere ez zuen hartu behar. Kito.

Gure amaren izena

Antonia zen, herrian

Antoni Ezkerti.

Kalean euskaraz

galdetzen

zigutenean “Norena

zara?”, “Ezkertirena”

erantzuten genuen;

gastelaniaz

galdetzen

zigutenean “hijo de

El Rubio” esaten

ikasi genuen.

Franco hil ondoan eta ordurako

gure alaba bakarra jaio zelarik,

1977ko uztaila aldera joan ginen

aitaren anaia Andresen autoan,

aita, anaia txikia Ander eta lau-

rok bi haien sorterrira. Alejo

anaia soldadutzako kanpa-

mentua egiten Cadizen ari

zela eta, bide batez hari bisita

egingo geniola esanda kontso-

latu genuen ama. Alde horre-

tatik ondo egina, Alejo handik

lasterrera Ceutara destinatu

baitzuten. Hutsaren hurrengo, urte batzuk lehenago

anaia nagusia, Anton, Aaiun aldera destinatu baitzuten.

Tras la guerra, estando prohibido hablar en euskera en la calle, yendo con la tía Mari, su única hermana, a Bilbao, esta hablaba en euskera, y mi madre, “¡Mari! Por favor.”

Pero por fin mi madre cedió. ¡Tras morir Franco!

Sin embargo, siempre le recordaba a su Antonio que el que fuera maestro de los jóvenes revolucionarios de Villar-gordo, el pueblo natal de su padre, había sido condenado a prisión y había cumplido la pena, y que había vuelto al di-choso Villargordo, y que la primera noche fueron a avisarle los txapelokerrak: “Mañana, por la mañana temprano, tienes que irte de aquí”, y él, Juan García, digamos su nombre de paso, “por qué, he cumplido mi condena, aquí están mis papeles”; “no podemos garantizarte que no te vaya a pasar algo, hay algunos que no están muy contentos de verte por aquí”. Finí. Al día siguiente se marchó del pueblo.

Mi madre no quería que le pasara algo parecido a mi pa-dre. No debía arriesgarse lo más mínimo. Y punto.

Tras la muerte de Franco y habiendo nacido ya nues-tra única hija, hacia julio de 1977 fuimos en el coche del hermano de mi padre Andrés, mi padre, mi hermano pequeño Ander y yo mismo a su pueblo natal. Consolamos a nuestra madre diciéndole que ya que mi hermano Alejo estaba haciendo el servicio militar en Cádiz, íba-mos a visitarlo. Bien hecho en este sentido, ya que Alejo fue destinado poco después a Ceu-ta. Nada, ya que años antes mi hermano mayor Antón había sido destinado al Aaiún.

Nuestra madre se llamaba Antonia, en el pueblo, Antoni Ezkerti.

Cuando en la calle nos preguntaban en euskera “¿De quién eres?”, respondíamos, “de Ezkerti”; para cuando nos preguntaban en castellano aprendimos a decir “hijo de El Rubio”.

Villargordora egin genuen joan-etorriak Robert Laxalt idazleak Sweet Promise Land –Lur promestu ez-tia- li-buruaren kontatzen duenaren antz-antzekoa da. Salbu eta 1977an ez neukala irakurrita Nevadako idazle euskal jatorriko haren liburua.

Laxaltek zoragarriro kontatu zuen nola aitak, Nevadan urteetan gogor lan eginez bere fortuna osaturik, sorte-rrira itzuli nahi duen, hura azkenekoz ikustera, nola eska-tu dion bidaian laguntzea, bidaia bera, sorterrian bizi izandakoak eta itzulera. Dena. Baita azken orrialdeetan liburuaren tituluaren nondik norakoa ere. Nevada zuen “lur promestu ez-tia”.

Gure aitak, Laxaltenak legez, sorterria ikusi gura zuen, nork zekien ez ote zen hartarako aukera izango zuen azken aldia, auskalo, eta gainera bazituen hartan bi-sitatu beharrekoak. Hala nola emakume hura, etxean guardia zibilen erretratuak zituen. “Bilobak” ala “Se-meak” esan zuen? Esan zuena esan zuela, harro esan zuen, hori bai. Jesarri ginen, atera zigun edateko zer-bait eta aitak esan egin zion emakumeari nola hil zen haren neba, gerran, gure aita ondoan zuela. “Tiro garbia bekokian”.

Egin genituen Cadizekoak. Itzuli ginen aitaren sorterrira. Eta goiz batean “bagoaz” esan zigun.

Eta joan egin ginen.

Ez zen beharrezkoa izan inongo txapelokerrik etortzea gauez Juan García hari esan ziotena esatera. Aita antza diskusioaren politikoren batean sartu zen tabernan, anaia eta biok han ez ginen batean. Badirudi baskoen afera edo auzia izan zela tartean, ez zen lehen aldia. Haatik, hartan, aitak, nahi gabetan, baskoen alde inoiz baino grinatsuago egin zuen. Grina hartaz ordura alde jakin ez zuelakoan nago. Trenbideko kaporalarekin gogoratu ote zen? Zigor espedienteetan aipatzen zitzaiz-kion beste borrokaldiek? Ukabil arin-googorretakoa izana zen aita.

Nuestro viaje a Villargordo se asemeja mucho al libro Sweet Promised Land –Dulce tierra prometida- del es-critor Robert Laxalt. Con la salvedad de que en 1977 no había leído el libro del escritor de origen vasco de Nevada.

Laxalt narraba maravillosamente cómo su padre, que ha-bía trabajado duro durante años en Nevada para hacer fortuna, quería volver a su pueblo de origen, para verlo por última vez, y cómo le había pedido que le acompañara en el viaje, y lo que había vivido en su pueblo natal, y el re-greso. Todo. Y en las últimas páginas lo referente al propio título del libro. El viaje le había enseñado que Nevada era su “dulce tierra prometida”.

Nuestro padre, como Laxalt, quería ver su tierra natal, quién sabía si no sería la última vez que podría hacerlo, y además tenía allí gente a la que visitar. Como aquella mujer que tenía en su casa retratos de guardias civiles. ¿Dijo “nietos” o “hijos”? Dijera lo que dijera, lo hizo con orgullo. Nos sentamos, nos sacó algo de beber y mi padre le dijo a la mujer cómo había muerto su hermano en la guerra, estando mi padre a su lado. “Un tiro limpio en la frente”.

Cumplido lo de Cádiz. Volvimos al pueblo natal de mi padre. Y una mañana nos dijo: “Nos vamos”.

Y nos fuimos.

No fue necesario que viniera de noche ningún txapeloker a decirle lo que le dijeron a Juan García. Al parecer, mi pa-dre se vio envuelto en alguna discusión política en el bar, mi hermano y yo no estábamos allí. Parece que hubo al-guna discusión sobre los vascos, no era la primera vez. Sin embargo, en aquella ocasión, mi padre, se había mostrado más a favor de los vascos que nunca. Creo que no fue consciente de aquella pasión hasta entonces. ¿Se acordó acaso del caporal del ferrocarril? ¿Del resto de encontrona-zos que se citaban en los expedientes penales? Mi padre había sido de puños rápidos y fuertes.

Bat bateko itzulera hartan zerikusia izan bide zuen Juan García ikustera joan ginenean gertatu zitzaiguna. Ez zen Villargordon izan, hartara ez zen itzuli. Jaen hiri-buruan izan bide zen, ez dut ondo gogoan. Diodan bide batez aitaren arreba gazteena, Gregoria, haren seme Vicenterekin ezkonduarik zen. Horiek, baina, beste oli-bondo bateko azeitunak dira.

Oilasko haztegi bateko etxaldeaz arduratzen zen Juan, haraxe joan ginen. Sartu gara barrura eta hara non, señoritoak! Nik urte hartako ekainean egina zen Askatasunaren Ibilaldia hartako elastikoa neraman aldean eta hark ez zien graziaz egin señoritoei. Hanka egin behar, korrika, familiako besteak bildurik diren alderantz. Ostietarik bai, salbatu ninduten, ez oster diskusiotik.

Ez dakit pasadizoak aitaren erabakian izan eragina norainokoa izan zen. Tabernako eztabaida sutsuaren ostean, hura. Lekuz kanpo ez beharbada, denboraz kanpo zegoela jabetu zen. Dena dela bisitaldi hartan zoriontsu ere izan ginen.

Lo que nos ocurrió cuando fuimos a ver a Juan García, parece que tuvo que ver con aquel regreso súbito. No fue en Villargordo, no volvió allí. Parece que estuvo en Jaén capital, no lo recuerdo bien. Por cierto, la hermana menor de mi padre, Gregoria, estaba casada con su hijo Vicente. Pero, esas son aceitunas de otro olivar.

Juan, se encargaba de la finca de una granja de pollos. Fuimos allí. ¡Entramos y he aquí, los señoritos! Yo llevaba la camiseta de la Marcha de la Libertad, celebrada en junio de ese año, y eso no hizo gracia a los señoritos. Tuvimos que marcharnos, corriendo, hacia donde estaba reunida el resto de la familia. De las hostias de los señoritos sí me salvaron, no en cambio de la discusión.

No sé hasta qué punto aquello influyó en la decisión de mi padre. Después de una acalorada discusión en el bar, se dio cuenta de que quizá, no estuviera fuera de lugar, sino fuera de tiempo. De todos modos, en aquella visita también fuimos felices.

Juan ur hotzarekin dutxatzen harrapatu genuen. Uda zen, bai, baina negualdian ere halaxe egiten omen zuen. Norbaitek pernila atera zigularik halakorik ez jateko aholkatu zigun. Higienista zen. Harekin egin genuen tartean niretzat beti misterioa izan den aitaren historiaz zerbait igarri nuelakoan nago. Nola aditzen zion, egin zituen barreak, harekikoan zerion miresmena, zera, maisu zaharrarekin zegoen. Batzuk Patu deritzoten Gerra eta hura guztia hasi baino lehenagoko urteetara itzulita bezala. Eta halaxe, enkontruak eta lekuak, Andaluziako eguzki izpiek aita zoriontsu egin zuten unada batez. Eta hari begira, baita ni ere.

Etxera itzultzekoan ginen, ez zela hara berriro itzuliko ordurako argi jakinda aitak. Itzuli ginen. Anaia eta biok, trenez. Aita, Andres anaiaren autoan. Lau izanak ziren. Bi lur-pean zeutzan, bata Bermeon eta bestea Mundakan zeutzan.

Beren ama bezala. Aitak ekarri zituen hiru anaiak, bata bestearen ostean haietara lanera.

Biribildua zen presoa izana zen gizonaren ibilbidea. Berau zen bere lur promestu eztia.

Eta librea zen.

Encontramos a Juan duchándose con agua fría. Sí, era verano, pero también lo hacía en invierno. Nos aconsejó que no comiéramos el jamón que nos habían sacado. Era higienista. Creo que adiviné parte de la historia de mi padre que siempre ha sido un misterio para mí. Cómo le atendía, cómo se rió, lo mucho que le admiraba, sí, estaba con su viejo maestro. Como si algunos volvieran a la Guerra llamada Destino y a los años anteriores al comienzo de aquella. Y así, los encuentros y los lugares, los rayos del sol de Andalucía hicieron feliz a mi padre durante un instante. Y observándolo, a mí también.

Regresamos. Mi hermano y yo, en tren. Mi padre, en el coche de su hermano Andrés. Habían sido cuatro. Dos yacían bajo tierra, uno en Bermeo, y otro, en Mundaka. Como su madre. Mi padre había traído a los tres hermanos, uno tras otro, allí a trabajar.

Se había cerrado el círculo del camino del hombre que había sido preso. Esta era su prometida tierra de miel.

Y él era libre.



A Sukarrietatik Bermeorako trenbidea 1955ean inauguratu zen. Inaugurazioko trenaren iritsiera Sukarrieta-Busturia geltokira. Euskotren/Burdinbidearen Euskal Museoaren Artxibategia

El ferrocarril de Sukarrieta a Bermeo se inauguró en 1955. Llegada del tren inaugural a la estación de Pedernales-Busturia. Archivo Euskotren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Antolatzaileak
Organizan:



Kolaboratzaileak
Colaboran:



Eskerrak
Agradecimientos:

- > Todos los Nombres (Andalucía)
- > Proyecto PREMHEX (Extremadura)
- > Nerea Villa
- > Mundakako Udala
Ayuntamiento de Mundaka
- > Sukarrietako Udala
Ayuntamiento de Sukarrieta
- > Foruako Udala
Ayuntamiento de Forua
- > Gernika-Lumoko Udala
Ayuntamiento de Gernika-Lumo

Eskerrik asko Burdinbidearen Euskal Museoari, bere ekarpenik gabe ezinezkoa izango baitzen ekimen hau aurrera eramatea.

Especial agradecimiento al Museo Vasco del Ferrocarril ya que sin su aportación habría sido imposible llevar adelante esta iniciativa.

GERN IKA — BERM EO

TRENBIDEA
FERROCARRIL



LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES



APECPV/EHPIKE