

# Burdinbideen oihartzun mutuaren lorratzari segika

Duela 100 urte, 1926ko otsailaren 22an, inauguratu zen Urola bailarako (Gipuzkoa) herriak lotzen zituen burdinbidea. Eta 60 urte geroago, 1986ko uztailaren 12an, irten zen trenea azkenekoz Azpeitiko geltokitik. Hilzorian zegoen ordurako, inbertsiorik apenas egin zen urte luzeetan, baina eskualdeko biztanleek ez zuten pentsatzen, edo ez zuten pentsatu nahi, bi urte geroago Eusko Jaurlaritzak betiko itxiko zuela, are gehiago agintariek hitz eman ostean aurki izango zela Urolako trenea berriro martxan. Hitzok, baina, errepideek jan zituzten.

Eskualdean berebiziko garrantzia izan zuten trenbideek, baita burdin-fabrikek ere. Urola garaiko herrietan –Legazpin, Zumarragan, Urretxun– oraindik ere badira iragan industrial horren zenbait lekuko herdoildu, azpiegitura modernoagoek inguratuta. Abiadura handiko trenak, adibidez, 200 metro azpitik zeharkatuko ditu herriok; metafora ederra da, “aurrerabidea” deitzen diotenak inguruok nola moldatu dituen azaltzeko. Urolako burdinbidearen mendeurrena amua izan da, iraganari bezala etorkizunari begira jartzeko.

**JON TORNER ZABALA** @jtorner 2026ko otsailaren 18a



Urretxu eta Zumarragako “postalaren” erdi-erdian agertzen da Orbegozo zena, ArcelorMittal multinazionalak 2016an itxi zuen Zumarragako fabrika erraldoia. Garai batean 3.000 langile izatera heldu zen, 350 zeuden duela hamar urte. Haren ezkerretara daude bi tren geltoki: Adif erakundearen bi eraikinek osatzen dutena eta, haren parean,

Urolarena zena. Tartean ikusten direnak Madril-Irun lineako errailak dira, eta Urola errekek ere han behar du, zementu eta burdin artean ezkutaturik.

DANI BLANCO / ARGIA  
CC BY-SA

Denboran eta espazioan aurrera-atzerako bidaia hasteko ez dugu leku bereziki elegantea aukeratu. Legazpiko lurretan gaude, Alcampo supermerkatuaren aparkalekuan. Euri-langarra ari du, gainera, eta zerua laino dago, grisa da grisaren gainean, fabrika erdi-abandonatuek, trenbide zaharrek eta autobide berriak inguratutako eremuan. Patricio Echeverria, Irimo, Orbegozo... Urola bailarako goi parte honetan metalaren burrunbada etengabea zen duela gutxi samar arte, etengabea fundizioetako langileen joan-etorria, beltza tximinietako kea eta gorria, edo berdea, edo horixka, erreka kolorea. Aizkorritik behera zetozen urek fabriken albo-albotik eta batzuetan haien hankapetik igarota egiten zuten Legazpitik Zumarragarako bidea, inork ez baitu gustuko beharrak egin bitartean begira diezaioten, erreka azalera irteten zenean mundu guztiak zekien arren kolore-sorta hura eta zerion kiratsa ez zirela natural-naturalak. Urola garbiago dator orain, eta aurrerabidearen astinduari eutsi dioten arratoiek bizilagun berriak dituzte: arrainak, ahateak, koartzak... Burdin-fabriketan ia hutsera desagertu da jarduera, eskualdeak izan zuen garrantziaren lekuko mutu dira haietako asko, hainbat eraikinen barrunbe hustuetan mugimendua sumatzen den arren. Badirudi paraje herdoilduok enpresa berriak erakartzeko gaitasuna dutela oraindik ere.

Burdin-fabriken historia burdinbideena ere bada, eta alderantziz, elkar helduta egin baitute historia hurbilaren parte handi bat. Aparkaleku ondoan dauzkagu horren lekuko bi: Madril-Irun trenbidea eta Legazpi-Zumarraga bidegorria.



1926ko otsailaren 22an inauguratu zuten Urolako burdinbide estua, Espainiako Estatuko lehen linea elektrikoetako bat, Alfonso XIII. Espainiako erregea eta Miguel Primo de Rivera diktadorea han zirela. Zaragozan eta Beasainen (CAFek) fabrikatutako bagoietan egin zuten Zumarragatik Zumaia bitarteko bidea. Urretxu, Aizpurutxo, Azkotia, Loiola, Azpeitia, Zestoa... animaliek bultzatutako gurdiak ordezkatzera zetorren trenbideak zeuzkan 36,6 kilometro luze, eta 70 minutu behar zituen ibilbidea osatzeko. Guztira eraiki ziren 29 tunel eta 20 zubi, bailararen goi partean ia denak, eta Ramón Cortazar arkitektoak mimoz diseinaturiko "euskar estiloko" hamabost geltoki. Bidegorrian behera, burdinbideari lotutako ondare horren arrastoak badira – Urretxuko geltokia, adibidez, gaztetxea da egun–, ezker-eskuin begiratuz gero katenariako zutoin eta seinale batzuk ere ikusiko ditugu. Urolako trenaren kuartel nagusia Azpeitian zegoen, Burdinbidearen Euskal Museoa dagoen lekuan. / DANI BLANCO - ARGIA CC BY-SA

1926an Zumaia eta Zumarraga lotzen zituen Urolako burdinbidea inauguratu zutenetik, Legazpik hainbatetan eskatu zuen Zumarragatik gorako tartea luzatzeko, baina proiektuak ez zuen aurrera egiten, harik eta Patricio Echeverriak 1940an eskatu zuen arte trenbidea bere fabrikaraino hel zedin. “Erregimena oinetara zuen, eta baimenak ipso facto eman zitzaizkion”, kontatzen du Mikel Imaz urretxuarrak, *Urola. Camino de hierro y agua* (“Urola. Burdin eta ur bidea”) liburuan. Lau kilometro pasatxo zituen –bidegorri bihurtua da gaur egun– eta, hari esker, Zumaia portutik Zumarragara Urolako trenetan zetozen Asturiasko ikatza eta bestelakoak Legazpiraino garraia zitezkeen, baita Norteko Konpainiaren –gaur egun Renfe– zein Ferrocarriles Vascongados enpresaren –ostean Euskotren– bagoietan heltzen zen merkantzia ere, hiru burdinbideok egiten baitzuten bat gaur egun Zumarragako tren estazioa dagoen plazan. Vascongados-ekoaren arrastorik ez dago jada, hura zegoen orubea zementoak estali du, ez da besterik harri grisa

baino, autoentzako aparkaleku berria baitago azpian, eta beherago, 200 metroko sakoneran, AHTren errailak.

## Iragan galdua

Urolako burdinbidea, Norteko Konpainia, Vascongados... Urola garaia trenez lotua zegoen Azpeitia, Zumaia, Donostia, Irun, Bergara edota Durangorekin. Bergaran, gainera, Vasco-Navarro trenbidearekin bat egin zitekeen, Gasteiztik pasata Lizarraraino zioan linearekin, gaur egun bide berde bilakatua. Hura da, izan, lehenbiziko *Euskal Y*, burdinbideek Bilbo, Donostia eta Gasteiz lotzen zituzten heinean.

Abantaila logistiko handiak eskaintzen zituzten trenbideok, eta XX. mende hasieran fabrika ugari kokatu zen haien alboetan. Desarrollismo betean, 1950-70 artean, Urretxu-Zumarragako populazioa hirukoiztu egin zen (6.000tik 18.000ra). Ordurako errepide gaineko garraioa indarra hartzen ari zen, langileek nahikoa diru zuten autoa erosteko, kamioi geroz eta gehiago ikusten zen... Trenari, ordea, alderantziz gertatzen zitzaion; Vasco-Navarro burdinbidea 1967an itxi zuten, Vascongados 1972an... Urolarena iragarritako heriotza izan zen.

**"Urolako trena mimo handiz eraiki zuten, baina berandu heldu zen, bigarren mailako burdinbideen urrezko aroa atzean geratzen hasia zegoelako"**  
**- Mikel Imaz -**

1990eko hamarkada bukaeran, burdinolen hauspoek joa galduta, adreiluaren industriak hartu zuen lekukoa, eta nola hartu ere. Higiezinaren espekulazioak eragin zuen zabalguneko fabrika zaharrak bota eta mendi-magaletan ere etxebizitzak eraikitzea, "dentsitate eta zementu sentipena areagotuz", Imazek dioen moduan. "Azken urteotan maiz pentsatu dut norantz ote goazen. Lortutako guztiagatik ere, ezin da

nolabaiteko desorientazioa ezkutatu, akaso, iragan hain markatua desagartzeak sortutako nahasmenak eraginda". Desagertu dira Zumarragan bat egiten zuten hiru burdinbideetako bi, Madril-Irun errailetatik tren gutxiago pasatzen da, eta

pasatzen direnak jada ez dira Zumarragan hainbeste geratzen. “Geroz eta gehiago dirudi edozein hiriren aldirietan dagoen herri bateko geltokia”, Imazen hitzetan.

## **Desengainua**

Supermerkatuko aparkalekua utzita, kilometro batera dagoen Zumarragako geltokirantz egin dugu, Urola erreka konpainian. Bide erdian Urretxuko industrialdea dago, azkenaldian dezenteko mugimendua sumatzen da bertan, zonaldeak erakarri ditu enpresa berriak eta, bai, hemen ere bai, gimnasio batzuk. Bengolea zerrategia zegoen eraikinean, atzean utzi dugun lekutik oso hurbil, 2.000 metro karratuko beste supermerkatu bat ireki litekeela-eta –Udalak HAPO Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean egin dituen moldaketak medio–, Zumarraga eta Urretxuko Bi-tartean eta Gipuzkoako Dendartean elkarteek euren ezinegona agertu dute, tokiko merkataritzan eta mugikortasun ohituretan izango lukeen eraginagatik.

Errekaren bide bera egiten zuen Urolako trenak, Zumarragatik Zumaiaraino, eskualdeko goi eta beheko herriak –eta herritarrak– lotzen zituen, Azkoitira arteko bide malkartsuan behera dinbili-danbala jostari hasieran, eta paraje lau eta zabalagoetara iritsita, patxada handiagoarekin gero. 1926ko otsailaren 22an inauguratu zuen Gipuzkoako Diputazioak eta, 1986ko uztailaren 12an, Eusko Jaurlaritzaren eskuetara pasa eta urtebetera, azkenekoz atera zen Azpeitiko estaziotik.



Urola bailarako historiak, naturak eta jendeek aspalditik erakartzen dute Mikel Imaz urretxuarra, eta jakin-min horren fruitu da esku artean duen Urola. Camino de hierro y agua liburua, Aizkorriren magalean hasi eta Zumaiaiko labarretan amaitzen den bidaia baten kronika. / KARMELE LUKI

“Berriro irekiko dugu”, egin zuten promes EAJko agintariek, Eusko Legebiltzarrerako hauteskunderen atarian, *Gure tren*a oso maite zuten bizilagunen haserrea apaldu asmoz. Baina ez zen martxan gehiago jarri, eta 1988ko otsailaren 2an betiko itxi zuten. Alferrikakoak izan ziren trenaren alde eskualdeko alkateek egindako agerraldiak, milaka lagun bildu zituzten manifestazioak edota Ignacio Galdona treneko langileak hilabetez Urretxuko Udalean egin zuen gose greba. Desengainua erabatekoa izan zen, handiagoa agian Zumarragan eta Urretxun, Azkoititik behera baino, garai hartako udal hauteskundeetako emaitzei erreparatzen badiegu. 1986an, EAJren barruan emandako zatiketaren ondorioz Eusko Alkartasuna (EA) eratu zuen Carlos Garaikoetxeak, eta 1987ko bozetan alderdi horretako hautagaiek lortu zuten alkatetza Zumarragan eta Urretxun, baita Legazpin ere. Trenaren aferak izango zuen zeresanik.

Enrique Antolin sozialista zen garai hartan Eusko Jaurlaritzako Garraio sailburua. Adierazi zuenez, Urolako burdinbidea itxi bazuten, itxi zuten eskualdean “oso biztanle gutxi” bizi zelako, ibilbidea orduko beharretara egokitzeak gastu handiegia ekarriko lukeelako, eta garai berrietan trenak jada ez zelako lehiakorra errepede gaineko garraioarekin alderatuta. La Guipuzcoana autobus konpainia Azkoitia eta Donostia artean zerbitzua ematen hasia zen ordurako, eta Jaurlaritzak

haren –errepidearen– alde egin zuen. “Gaur egungo begiekin ikusita astakeria izan zen, gaizki emandako urratsa, baina krisi batean murgildurik geunden eta Urolak inbertsio oso handia behar zuen”, adierazi du Juanjo Olaizolak, Burdinbidearen Euskal Museoko zuzendariak, aferaz galdetu diotenean: “Erabakirik errazena hartu zen, nahiz eta ez izan egokiena”.

## **Gezur lotsagarria**

Zumarragako tren geltokitik hurbil elkartu gara eskualdeaz liburua idatzi berri duen Mikel Imazekin, eta trenbideko langile ohi Ignacio Galdonarekin. Urola erreka zeharkatzen duen zubiaren alde batean geneukan zain Imaz –Urretxun–, eta bestaldean Galdona –Zumarragan–.

“Urolako trenbidea mimo handiz eraiki zuten”, kontatu digu fisika ikasketak burutu eta egun softwareak programatzen lan egiten duen Imazek: “Gipuzkoako Diputazioak inbertsio handia egin zuen, eta burdinbidea harrotasun-ikur zen”. 40 urte pasa ziren, ordea, hura eraikitzea lehenbizikoz planteatu zutenetik; Azkoitia eta Zumarraga arteko lur malkartsuetan bidea zabaltzea oso konplikatua zen, eta kapital pribatuak sekula ez zuen proiektua argi ikusi. “Berandu heldu zen”, dio urretxuarrak. Inauguratu zutenerako, bigarren mailako burdinbideen urrezko aroa atzean geratzen hasia zen, eta errepideek, aldiz, aurki egingo zuten bor-bor. Gainera, Lehen Mundu Gerra osteko ziklo ekonomiko hedakorra amaitzear zegoen, garai nahasiagoak zetozen”.



Urolako tren

Jakitun da 1980ko hamarkadan zenbakiak jada ez zutela gehiagorako ematen, mantenu-lanetan apenas gastatu zelako dirurik: “Pena handia hartu genuen, baina; nork daki, apur bat gehiago eutsi izan balio, garai berrietara egokitu eta oraindik ere Urolako tren agian martxan egongo litzateke”.

14-15 urte zeuzkan burdinbidea betiko itxiko zutela jakin zuenean. “Urretxu-Zumarragan egindako manifestazio jendetsuez oroitzen naiz, hainbestekoa zen *Gure tren* galtzeagatik herritarrek sentitzen zuten tristura eta amorrua. Hurbilean banuen EAJko jendea, eta oso gogoan dut alderdiarekin zenbateraino minduta zeuden, tren berrito martxan jarriko zutela esan baina euren hitza bete ez zutelako”. 1988an, Imuntzo eta Epelarre bikoteak Urolako Tren pieza jo zuen trikitixa txapelketan; haren letra *Agiña*-k idatzi zuen, ARGIAko irakurleentzat aski ezaguna den Pello Zubiriak. Ahapaldietako batek politikarien “traizioari” egiten dio erreferentzia: *Jarriko dugu berria / zer gezur lotsagarria / jan zuten hitza salatuz / urratu gure eztarria*.

Urratu ziren eztarriak, urratu Urola bailarako goi eta erdi-behealdeko herrien arteko harremanak. Trenbide bat “oso baliotsua” baita lurraldea kohesionatzeko, “autobusa baino gehiago”, uste du Imazek: “Azkoitia edota Azpeitiarekin lotura

galdu egin dela iruditzen zait. Badugu Zumaiara autobusez joatea, baina nork demontre hartuko du? Kostarako bidea mozturik geratu da eta, bitartean, errepidea hobetzeko sekulako dirutza ari dira xahutzen. Zertarako, ordea? Eskerrak autobiderik behintzat ez duten egingo". Liburuan kontatzen du bere ustez Urola bakarra ez baizik eta bi daudela, mendien "gogortasunak" eskualdeko goi eta behealdearen arteko harremanak baldintzatu zituela mendeetan, eta Urolako trenak, animaliek bultzatutako gurdiak ordezkatuta, hartu-emanak sendotu zituela. *Baserritik azokara / fabrikatik hondartzara / tren trakets horren doinuan / hamaika dantzatu gara*, kantatu zuten Imuntzo eta Epelarrek.

## **Eskualdearen beharrak**

Tartetxo labur batez Nafarroara egingo dugu jauzi. Pasa den urtarrilaren 25ean, Tren Sozialaren aldeko Plataformako kideek elkarretaratzea egin zuten Uharte Arakilgo (Nafarroa) tren geltokian, eta haiek ere aldarrikatu zuten lurraldea kohesionatzeko trenak duen balioa. Espainiako Garraio Ministerioak Iruñea eta Euskal Y lotzeko egindako planteamendua kritikatu zuten, eta salatu ministerioak Uharte Arakilgo geltokia desagerrarazi nahi duela. Diotenez, abiadura handiko trenak ez ditu bailararen eta bertako biztanleen beharrak aintzat hartzen:

"Inbertsioak soilik abiadura handira bideratu beharrean, trenbide-sarea modernizatu beharko litzateke, merkantziak trenez garraiatzea bultzatu, geltokiak zaharberitu eta trenen maiztasuna areagotu. Aldirietako zein eskualdeen arteko konexioak hobetuko lirateke horri esker". Gainera, abiadura handiko trenak gaur egungo trazatua baliatzea proposatu dute, behar guztiak trenbide bakarrarekin asetzea.

Martxoaren 14an "AHTren txikizioaren aurka" Altsasun egingo den manifestazioan parte hartzera dei egin du plataformak.

## **Usteak osoa ustel**

Gatozen berriro Zumarragara. Geltokietako Plazaren alboan bada Urola deitzen den taberna bat –gauza askok dute Urola izena eskualdean–. Hantxe egin dugu

hitzordua Ignacio Galdonarekin, 1980ko hamarkada amaieran, burdinbidea itxi zutenean, gose greba egin zuen treneko langile urretxuarrarekin.

“Jeltzaleek, Xabier Arzallusek, Jose Antonio Ardanzak eta bestek, Urolako trenea kendu ziguten; maltzurkeriaz jokatu zuten, iruzur egin ziguten, gezurra esan”, mintzo da mindurik, nahiz eta 40 urte pasa diren jada. “Bazekiten betiko itxiko zutela, eta hala ere bestelakoa esan ziguten. Berrikuntza txiki batzuk ere egin zituzten 1987 inguru hartan; hauteskundeak zetozen eta... Euskaldunen hitza eta hori guztia, kia! Jende ustela. Ia hilabetez egin nuen gose greba, hezur eta haragi geratu arte”.



Obretan den Urolaren geltoki aurrean ageri da Ignacio Galdona, Zumarragan. Berak eskatu digu erretratua autoen erdian ateratzeko, agintariak norantz garamaten ilustratzeko. Eskuetan dauka trenbidean lan egin zuen garaian jantzen zuen txapela gorria. Trenaren automotoreak Siemens konpainia alemaniarrari erosi zizkion Diputazioak, eta bidaiari kotxeak, berriz, Beasaingo CAF enpresari. "1980ko hamarkadan itxekotan izan zen CAF, eta begira orain", esan digu Galdonak, trenaren sektoreak izandako garapenaren harira. / JON TORNER - ARGIA CC BY-SA

“Politikariak dira berebil saltzailerik onenak”, dio. “Nahi dute 30.000 euro edo gehiago balio duten autoak erostea, eta hamar urtera berriagatik aldatzea. Berebilaren menpe bizitzera behartzen gaituzte, ez dute garraio publikoan sinesten, haientzat lehentasuna ez dute pertsonak. Begira zer gertatu zen hemen, hiru tren linea genituen, Gipuzkoa zen, Belgika ondoren, tranbia eta burdinbide gehien izan zuen Europako lurraldea. Eta, orain zer? Atzerantz goaz”.

40 urte darama Galdonak talde garraioaren alde borrokan, “lehentasuna pertsonak izan dezaten eta ez berebilek”. Denbora honetan guztian, urtero-urtero, txosten bat bidaltzen du eskualdeko dozena erdi bat udaletara, Diputaziora, Eusko Trenera eta Jaurlaritzara. Egunero-egunero, periodikoak irakurri eta mugikortasunarekin lotutako albisteak biltzen joaten da –bateko eta besteko obrak, sortzen dituzten arazoak, datu ekonomikoak...-, garraio bide publikoa aldarrikatu eta agintariak kontziente izan daitezzen norantz garamatzaten.

Politikarien jardunean sumatzen du aldaketarik, dena den: “Garai batean burdinbideak ixtea bazen aurrerapena, gaur egun horiek berreskuratzen ari dira, zorionez. Kosta zaie, baina konturatu dira kutsadura arazoa dela, eta handiagoa izango dela neurriak hartzen ez badira. Metroa Bilbon, Topoa Donostian edota tranbia Gasteizen, hainbat obra ari dira egiten. Abiadura handiko trenak aparteko zerbait da. Noiz hasi zuten proiektua? Zertan aritu dira denbora honetan guztian? Trena non geratuko den ere ez dakite-eta! Zer gertatuko da Ezkioko geltokiarekin? Hainbeste urteren ondoren, hainbeste diru gastatuta, eta oraindik horrela ibili beharra ere, ez dauka ez hanka ez bururik. Horrelakoetan esaten da dirua alferrik-edo galdu dela, baina ez, dirua ez da galdu, norbaiten poltsikora joango zen”.



Vascongados konpainiaren tren 1889an heldu zen Zumarragara. Norteko ferrokarrilarekin konektatuta Bilbo eta Donostia lotzen zituen, artean ez baitzen eraikia "kostaldeko" linea. Madril eta Irun arteko ferrokarrila lehenago heldu zen, 1864an. Orduko hartan hamazazpi ordu behar zituen Madril eta Donostia arteko bidea egiteko, suziriaren pare ia, diligentzian 56 ordu behar zirela kontuan hartuta. Inaugurazio egunean, Gipuzkoako hiriburuan bat egin zuten Paristik eta Madrildik abiatu ziren bi trenak, "Europarako sarbidea" -eta, beraz, irteera ere bai, pentsa daiteke- han zegoela sinbolizatzeko. Tartean, Zumarragako bilakatu zen madrildar dirudunentzako erreferentziako geltokia -garaiko kroniketan jasoa dagoenez-, izan Donostiako hoteletan ostatu hartuko zuten veraneanteentzat, zein Urolan beherako bainuetxeetara txarrak osatzera zihoazenentzat. Paraje horretan geltoki intermodala dago orain, handik ateratzen dira Urolan behera edota Debagoienaruntz doazen autobusak, bideok aspaldi abandonatu zituen trenari lekukoa hartuta. Zerikusirik ez, ordea, garai bateko zalapartarekin, orduko loria galdu baitu apurka-apurka. Gipuzkoako zenbait herriri horixe gertatzen ari zaie, "garrantzia geroz eta txikiagoa dute", Mikel Imazek sumatzen duenez. / DANI BLANCO - ARGIA CC BY-SA

## **"Geltoki fantasma" deitzen diote**

Zumarragako geltoki paretik igarotzen den bidegorrian aurrera eginda, Aizpurutxora heldu baino lehen, topatuko genuke harrobi bat, non ofita izeneko arroka ateratzen den. Bere propietateengatik oso preziatua da hark ematen duen balastoa, bereziki abiadura handiko burdinbideetan baliatzen da, Imazek liburuan azaltzen duenez. Harantz egin ordez, baina, Bergara-Beasain autobide berrian behera egin dugu, Ezkio-Itsaso baitugu helburu, AHTren bidean funtsezko geralekua beharko lukeena.

Estreinatu gabea izanik abandonatua dirudien eraikin -zemento bloke- baten alboan bukatu dugu bidaia. Santa Lutzi auzoko orube bakartu batean gaude. Parean daukaguna zer demontre den ez dakien pertsonak, nekez imajinatuko du Abiadura Handiko Trenaren geltokia denik, Gipuzkoan dauden lauetako bat, lozorrotik noiz aterako, inoiz ateratzen bada. Badira hamar urte horma gris hauek eta kanpoaldeko aparkalekua eraiki zituztela; metalezko hesitxo batek inguratzen du grafitiek hartutako eremua. Goi partean, larru-gorritan ageri da trenbidea,

errail edo bestelako elementurik gabe. Hasiera batean *Euskal Y* hemendik lotzekoa zen Nafarroako linearekin, horregatik dago eraikin hau hemen. Denboraren poderioz, baina, lotunea Gasteiz izatea lehenesten duten proiektuek indarra hartu dute eta, balantza politikoak zein aldera egingo duen, gerta liteke Ezkioko geltokiak jada zentzurik ez izatea, abiadura handiko trenak zentzurik badu.



Ezkio-Itsasoko orube bakartu batean dago AHTren geltokiaren hezurdura. Eta auto eta autobusentzako aparkalekua, egunen batean bidaiariak jasotzeko gertu. Urrun nabari da, ordea, egun hori. Geroz eta urrunago, Nafarroarekin lotunea Ezkio ez baizik eta Gasteiz izatea lehenesten duten ahotsei kasu egiten badiegu. / DANI BLANCO - ARGIA CC BY-SA

Trenbide gainean oinez hasi eta Zumarragaruntz egingo bagenu, denbora gutxira 5.437 metroko Antzuola-Ezkio tunelarekin egingo genuke topo, *Euskal Y*-aren luzeena. Urola erreka fabriken hankapetik nola, halaxe pasako da progresoa Zumarraga azpitik, lotsak airean.

## Urolako Trena maratoia

Datorren otsailaren 22an, mendeurrenarekin bat, Zumarraga eta Azpeitia artean Urolako Trena Maratoiaren lehendabiziko edizioa egingo da. Izatez, ez da maratoia, 21 kilometro beteko dituztelako korrikalariek bide gorri-berdean, dena maldan behera, hasi itsas-mailatik 360 metrora, eta bukatu 80 metrora. “Aukera ederra da errekorrak hausteko”, xaxatu dute antolatzaileek. Iraeta (Zestoa) eta Narrondo (Zumaia) arteko obrak amaitzean –4 kilometro

pasatxo dira-, Zumarraga eta Zumaia erabat lotuko ditu bidegorriak eta, orduan bai, maratoia egitea legoke.