

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

VIII. Jóvenes Investigadores

VIII. Jovens Investigadores

VIII. Young Researchers

La memoria del tren en Zumarraga
A memória do comboio em Zumarraga
The memory of the train in Zumarraga

UNAI ALVAREZ ARBONIES
Igartubeiti Baserri Museoa
unaalvarb@gmail.com

UNAI ALVAREZ ARBONIES
Museu da Quinta de Igartubeiti
unaalvarb@gmail.com

UNAI ALVAREZ ARBONIES
Igartubeiti Farmhouse Museum
unaalvarb@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Tanto la estructura urbana como la propia identidad de Urretxu y Zumarraga siempre ha estado ligada al ferrocarril gracias al antiguo nudo formado al conectar tres líneas, dos regionales de ancho métrico Urola, Durango-Zumarraga/Vascongados, y una nacional con ancho ibérico que fue Norte. La llegada del ferrocarril supuso la transformación de un pueblo rural a uno industrializado y con sigo un notable crecimiento demográfico. Sin embargo, a causa de la desindustrialización y la tendencia al transporte por carretera supusieron el declive del nudo con el cierre de las dos compañías regionales entre las décadas de los 70 y 80. Hoy en día, quedan algunos vestigios de aquella época como edificios o la propia memoria colectiva del recuerdo y añoranza de aquella época.

Palabras clave: Ferrocarril; Zumarraga; Desarrollo urbano; Desindustrialización; Memoria

Resumo: Tanto a estrutura urbana como a própria identidade de Urretzu e Zumarraga sempre estiveram ligadas ao caminho-de-ferro, graças ao antigo nó ferroviário formado pela ligação de três linhas: duas regionais de bitola métrica (Urola e Durango-Zumarraga/Vascongados) e uma nacional de bitola ibérica, a Norte. A chegada do caminho-de-ferro implicou a transformação de uma vila rural numa vila industrializada, acompanhada por um notável desenvolvimento demográfico. No entanto, a desindustrialização e a tendência para o transporte rodoviário levaram ao declínio do nó ferroviário, com o encerramento das duas companhias regionais entre as décadas de 70 e 80. Hoje em dia, restam alguns vestígios daquela época, como edifícios ou a própria memória coletiva das recordações e da saudade daquele tempo.

Palavras-chave: Ferrovia; Zumarraga; Desenvolvimento urbano; Desindustrialização; Memória.

Abstract: Both the urban layout and the very identity of Urretzu and Zumarraga have always been closely linked to the railway, thanks to the former junction formed by the connection of three lines: two regional lines with a metre gauge (Urola and Durango-Zumarraga/Vascongados) and one national line with an Iberian gauge (the Norte line). The arrival of the railway transformed the town from a rural settlement into an industrialised one, bringing with it significant population growth. However, deindustrialisation and the shift towards road transport led to the decline of the junction, with the closure of the two regional companies between the 1970s and 1980s. Today, some vestiges of that era remain, such as buildings or the collective memory of nostalgia for that time.

Keywords: Railway; Zumarraga; Urban development; Deindustrialisation; Report.

INTRODUCCIÓN / INTRODUÇÃO / INTRODUCTION

La estructura urbana y la identidad de Zumarraga están estrechamente ligadas a su pasado ferroviario. Es muy difícil imaginar este espacio sin la presencia del tren, aunque hoy en día esta relación depende más de la memoria colectiva que del patrimonio material efectivamente conservado. Buena parte de la población conserva un recuerdo romántico, especialmente de la última de las líneas que llegaron, el tren del Urola, al que se suele hacer referencia como gure trena (“nuestro tren”, en euskera), a pesar de que su antigua estación se encuentra actualmente descontextualizada tras haber perdido la mayor parte de los elementos que evidenciaban su función original, y estar rodeada por el crecimiento urbano.

Por lo que se refiere a los Ferrocarriles Vascongados o a la subestación eléctrica de Norte, la ausencia de vestigios evidentes o la escasez de información hacen que el grado de conocimiento popular sea casi inexistente, abocando esa parte de su historia al olvido.

1. LA CONFORMACIÓN DE ZUMARRAGA COMO NUDO FERROVIARIO/ A TRANSFORMAÇÃO DE ZUMARRAGA NUM NÓ FERROVIÁRIO/ THE DEVELOPMENT OF ZUMARRAGA AS A RAILWAY HUB

La primera compañía en llegar fue la de Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), creada en 1858, uno de cuyos objetivos primordiales era conectar Madrid con la frontera francesa, por Irun. El desarrollo de esta línea fue desigual, ya que, mientras que los tramos de la meseta pudieron ejecutarse con relativa rapidez, el sector comprendido entre Navarra y Guipúzcoa presentó serios obstáculos técnicos. La complicada orografía del territorio obligó a afrontar fuertes pendientes, numerosos desniveles y la necesidad de construir grandes infraestructuras. Por ello, este tramo se convirtió en el más complejo de toda la línea y fue conocido popularmente como el "paso de los Pirineos".¹

¹ (Wais, 1974)

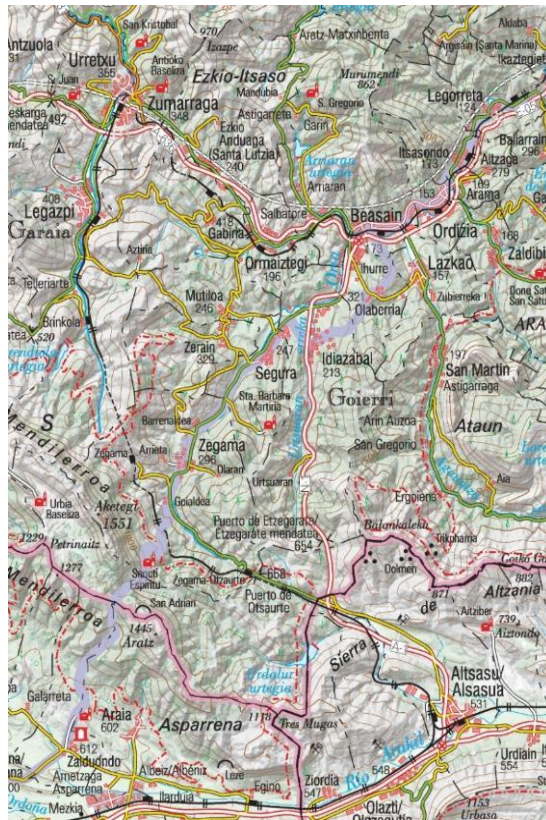


Ilustración 1: Mapa del trazado del tramo Altsasu-Beasain de la línea Madrid-Irun. Elaboración propia a partir de la información del Instituto Geográfico Nacional.

La rampa que se construyó entre el municipio navarro de Olazagutia y Beasain fue el tramo más complicado de la línea por la dificultad que presentaba la orografía. En este sector era necesario salvar un importante desnivel en una distancia relativamente corta, lo que obligó a diseñar un trazado cuidadosamente adaptado a las limitaciones del ferrocarril. Para ello se optó, ir por Zumarraga por su posición en un emplazamiento relativamente llano y en mitad de la rampa.

Había varias opciones de paso para construir el ferrocarril: Lizarrusti, Berranoa, Etxegarate u Otzaurte, siendo esta última la escogida, ya que era la que más tenía en cuenta las condiciones geológicas del terreno mientras que su recorrido ofrecía mayores posibilidades de mantener una rampa constante y suave. Además en la memoria se contemplaba que el pueblo de Zumarraga sirviera de enlace con los valles del Urola y del Deba, a pesar de que para ello había que construir un túnel de 1.800 metros en Oazurtza. (Aranburu e Igartua, 2006: 439)

Una de las obras más significativas fue la excavación del túnel de Oarzurza, que atravesaba la sierra de Aizkorri y separaba las cuencas hidrográficas del Ebro y del Cantábrico. Su gran longitud y las dificultades geológicas del terreno convirtieron esta infraestructura en una de las más ambiciosas del ferrocarril español del siglo XIX. A ello se sumaron numerosos puentes y viaductos metálicos, entre los que destacó el de Ormaiztegi, imprescindible para continuar el descenso hacia la costa guipuzcoana.

En este contexto, la ubicación estratégica de Zumarraga era un aspecto relevante. Su localización intermedia en la rampa y la existencia de un espacio relativamente llano la convirtieron en un lugar perfecto para la regulación del tráfico ferroviario en uno de los tramos más exigentes de la línea. La conclusión de las obras en este tramo, en 1864, permitió completar la conexión entre Madrid y la frontera francesa, sentando las bases para el posterior desarrollo de Zumarraga como nudo ferroviario. En realidad, para acometer la conexión con Francia existieron otras opciones, como por ejemplo la de Los Alduides, por Navarra, un tramo propuesto por la gran rival de Norte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), llegando allí bien desde Pamplona, bien desde Altsasu (Alsasua). Finalmente, Norte consiguió la concesión, y la línea se construyó por Olatzi hasta Beasain, pasando por Zumarraga.

En el año 1860, se publicó en Madrid un informe de cinco páginas bajo el título *El ferro-carril de los Alduides*, de carácter anónimo e impreso en una imprenta madrileña denominada "El Clamor Publico". El documento, tras la aprobación por el Gobierno del Decreto promulgado para construir el ferrocarril Madrid-Altsasua-Irun, solicitaba permiso para la realización de un tren paralelo que uniera Zaragoza, Iruñea, Aldudes y Baiona, para el que además no pedían ningún tipo de subvención. Añadía que no era lógico hacer un recorrido tan virado y largo como el de Iruñea-Altsasua-Irun-Baiona, rea-

lizando una ardorosa defensa del proyecto de los Aldudes. Este paso reducía a la mitad el recorrido de Alsasua, pues si con aquel había que realizar 105 kilómetros, con este último se alcanzaban alrededor de 200. Se criticaba con fuerza el deseo de otorgar privilegios al puerto de Donostia y su monopolio con respecto al transporte de Aragón-Nafarroa. Tampoco se aceptaba el hecho de que abrir un paso de ferrocarril por los Pirineos supusiese poner en peligro la defensa de España, porque para entonces ya existían dos carreteras que atravesaban la frontera por Nafarroa. (Aranburu e Igartua, 2006: 441)

La siguiente compañía que se creó fue la de Durango a Zumarraga en 1882, cuando el Ferrocarril Central de Vizcaya, que unía Bilbao con Durango, planteó la prolongación de su trazado hasta Zumarraga con el objetivo de enlazar con la red de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norle. Esta conexión permitiría reducir de forma significativa las distancias entre Bilbao y San Sebastián, evitando el rodeo por Miranda de Ebro donde enlazaban las líneas de ancho ibérico que, desde Madrid o desde Bilbao, querían ir hacia Irun. De esta forma se reducirían los tiempos de viaje, haciendo un transbordo en Zumarraga (Olaizola Elordi, 2007: 83–126a)

La concesión para la construcción de la línea fue otorgada por el Estado el 20 de febrero de 1885, autorizando una explotación de 99 años y estableciendo la vía estrecha como solución técnica más adecuada para adaptarse a la compleja orografía vasca. Tras estudiar diversas alternativas, se optó por un trazado que discurría por Zaldibar, Ermua, Eibar, Bergara y Zumarraga, al considerarse más viable que otras opciones, que tenían que atravesar puertos de montaña más exigentes. La línea principal, inaugurada el 2 de agosto de 1889, tenía una longitud aproximada de 53 kilómetros, y se complementaba con un ramal desde Maltzaga hacia Elgoibar, destinado principalmente a dar servicio a las industrias siderúrgicas del valle del Deba²

La construcción de la línea supuso un importante reto técnico, ya que el trazado atravesaba un relieve montañoso con fuertes pendientes y curvas de reducido radio. Fue necesaria la ejecución de túneles, viaductos y otras obras de ingeniería para salvar los desniveles existentes, destacando infraestructuras relevantes que permitieron garantizar la continuidad del trazado. A pesar de tratarse de un ferrocarril secundario, la infraestructura construida fue notable, reflejando la importancia económica que se atribuía a esta conexión ferroviaria.

² (Olaizola Elordi, 2007).

En el plano de las dos estaciones existentes en Zumarraga en 1898 se puede observar cómo convivían las instalaciones de la Compañía del Norte y las de la Compañía Durango-Zumarraga (D.Z.). La estación de la Compañía del Norte disponía de vías de ancho ibérico (1.668 mm), varios apartaderos para organizar el tráfico de trenes, y contaba con una infraestructura completa que incluía baños (algo muy necesario en esa época, ya que los trenes aún no los tenían), muelles de carga y dos tipos distintos de vías de apartado: unas destinadas especialmente al tráfico de mercancías y otras para la gestión general del movimiento ferroviario. Por su parte, la estación de la Compañía Durango-Zumarraga, de ancho métrico (1.000 mm) y orientada al tráfico regional hacia Durango y el valle del Deva, constituía el extremo final de su línea. Por ello, estaba dotada de cocheras para resguardar las locomotoras, muelles de carga y dos puentes giratorios imprescindibles para dar la vuelta a las locomotoras de vapor. En la zona izquierda del plano de vías se aprecia la aproximación y convergencia entre las vías de ancho ibérico (Compañía del Norte) y las de ancho métrico (D.Z.). Entre ambas se encontraba un muelle intermedio que permitía el transbordo de mercancías de un ancho a otro, una operación lenta y trabajosa pero absolutamente necesaria.

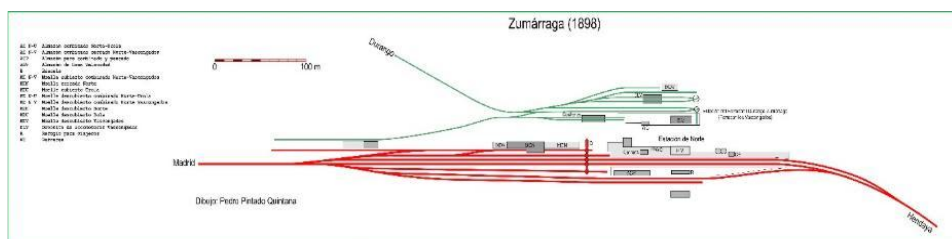


Ilustración 2: Esquema de las instalaciones ferroviarias en 1858. Dibujo de Pedro Pintado Quitana. En rojo las vías de ancho ibérico de Norte; en verde las de ancho métrico de D.Z.

La estación disponía también de almacenes específicos para pescado y para correo, lo que pone de manifiesto la relevancia del ferrocarril como el medio de transporte más rápido y fiable de la época para las comunicaciones regionales. Además, contaba con básculas para pesar los trenes, asegurando que no superaran los límites de carga permitidos y garantizando así una frenada segura en los exigentes recorridos montañosos de la zona, especialmente en las dos rampas significativas situadas a ambos lados de Zumarraga: la que va en dirección a Altsasu y la que va hacia Beasain.

Años más tarde llegó la tercera y última línea en llegar: el Ferrocarril del Urola, que unía Zumarraga con Zumaia. Su creación respondió a la necesidad de conectar ferroviariamente el valle del Urola, el único valle guipuzcoano de cierta entidad que carecía de este medio de transporte. El objetivo principal era enlazar las localidades del valle con la estación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en Zumarraga, facilitando tanto la movilidad de pasajeros como el transporte de mercancías.

Aunque existieron proyectos previos desde finales del siglo XIX, hasta 1920 la Diputación de Guipúzcoa no solicitó oficialmente la concesión para la construcción del ferrocarril. A diferencia de las líneas que habían llegado antes a Zumarraga, el Ferrocarril del Urola fue una iniciativa de carácter público, promovida directamente por la Diputación y financiada en gran medida por la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa. La concesión otorgada establecía inicialmente el uso de tracción a vapor, si bien durante la fase de planificación se optó finalmente por la tracción eléctrica, al considerarse más eficiente y económica a largo plazo, pese al aumento del coste inicial de las obras.

La génesis del ferrocarril del Urola, que debía seguir el valle formado por este río entre las localidades guipuzcoanas de Zumarraga y Zumaia, fue larga y compleja, ya que los primeros proyectos, redactados por el ingeniero donostiarra Pablo Alzola, se remontan al año 1888. Sin embargo, fue preciso esperar al año 1920 para que, ante el desinterés del sector privado, la Diputación Provincial de Guipúzcoa decidiera solicitar la oportuna concesión de una línea que resultaba imprescindible para completar el mapa ferroviario del territorio y dotar de este medio de transporte al único valle de importancia en el territorio que carecía de él. (Olaizola Elordi, 2024: 8)

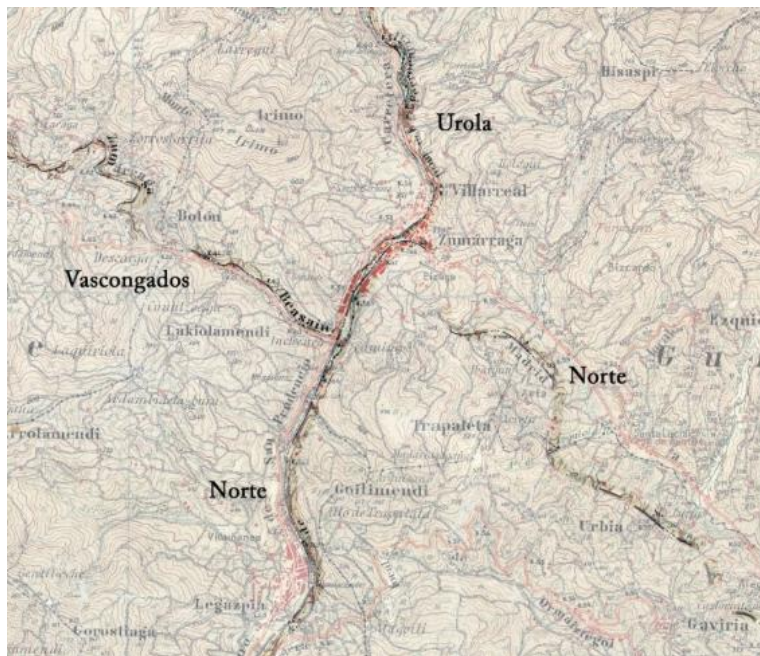


Ilustración 3: Trazado de las tres líneas que confluyeron en Zumarraga en 1928. Elaboración propia a partir de la información del Instituto Geográfico Nacional.

Las obras comenzaron oficialmente en 1921, aunque estuvieron marcadas por numerosos retrasos derivados de modificaciones del trazado, dificultades técnicas y problemas administrativos. Finalmente, la línea fue inaugurada oficialmente el 22 de febrero de 1926, con la presencia del rey Alfonso XIII, aunque no quedaría completamente finalizada hasta mayo de ese mismo año.

En 1906 se creó la compañía de los Ferrocarriles Vascongados unificando las compañías de Durango-Zumarraga, el Ferrocarril Central de Vizcaya y la Elgoibar-Donostia. Más adelante, en 1941, los ferrocarriles de ancho ibérico de España se nacionalizarían para formar la empresa Renfe.

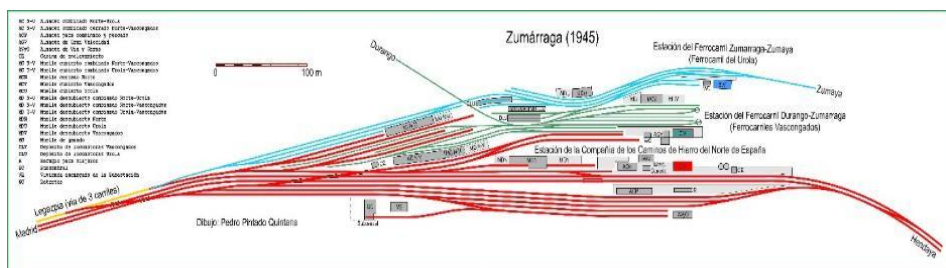


Ilustración 4: Esquema de las instalaciones ferroviarias en 1945: Dibujo de Pedro Pintado Quintana. En rojo las vías de ancho ibérico de Norte, en verde las de ancho métrico de la D.Z. en azul las de ancho mixto del Urola y en amarillo los ramales de ancho mixto de la fábrica de Patricio Echeverría en Legazpi.

En el plano de 1945, se aprecia la estación del Urola. Otro aspecto relevante fue la construcción de un ramal de ancho mixto (con tres carriles) que unía la fábrica de Patricio Echeverría, situada en Legazpi, con la estación de Zumarraga. Cabe recordar que Legazpi carecía de estación propia (tenía un apeadero). Aunque en su día el ayuntamiento de Legazpi, con el respaldo de los consistorios de Urretxu y Zumarraga, intentó que la línea del Urola se prolongase hasta allí, la iniciativa no prosperó. La solución de la vía de ancho mixto permitía circular por la misma vía vagones de ancho ibérico y de ancho métrico, eliminando los costosos y lentos transbordos de mercancías, ahorrando tiempo y mano de obra. Se aprecian también almacenes destinados a mercancías entre las líneas del Urola y de Vascongados, lo que reforzó la interoperabilidad entre ambas compañías. A ello se sumó la creación de almacenes específicos para mercancías de «gran velocidad» (cargas de menor volumen y mayor urgencia) situados en las estaciones de viajeros. La aparición de un almacén exclusivo para ganado entre las instalaciones de Vascongados y del Urola indica que existía un comercio activo de ganado entre los valles del Urola y del Deba, utilizando el ferrocarril como medio principal de transporte.

El ferrocarril integró al municipio en una red de comunicaciones de ámbito regional y nacional, rompiendo su relativo aislamiento y favoreciendo la atracción de población y la industrialización, lo que, a la larga, permitió un gran crecimiento urbano y demográfico. Antes de la llegada del tren y la industria, el municipio, con una economía basada en la actividad agropecuaria, apenas contaba con 1.700 personas, en un poblamiento básicamente diseminado.

2. ESTRUCTURA URBANA Y EVOLUCIÓN DEMOGRAFICA/ESTRUTURA URBANA E EVOLUÇÃO DEMOGRÁFICA/URBAN STRUCTURE AND DEMOGRAPHIC TRENDS

Un aspecto relevante que hay que reseñar es que el núcleo urbano donde se asienta el nudo ferroviario pertenece, en realidad, a dos municipios diferentes: Zumarraga y Urretxu. En ambos casos, la denominación oficial actual es el nombre en euskera. En el caso de Zumarraga el nombre en castellano es Zumárraga, y en el de Urretxu, el municipio se denominó oficialmente como Villarreal hasta comienzos del siglo XX, cuando cambió el nombre a Villareal de Urrechú, y desde la década de 1980 al actual, Urretxu.

El núcleo urbano, por tanto, debería de denominarse, en sentido estricto, como Zumarraga-Urretxu, sobre todo si se tiene en cuenta que en este núcleo reside más del 97% de la población de cada uno de los dos municipios. El porcentaje restante de la población se distribuye en entornos rurales o barrios de caseríos, destacando zonas como Santa Bárbara en Urretxu o San Cristóbal en Zumarraga.

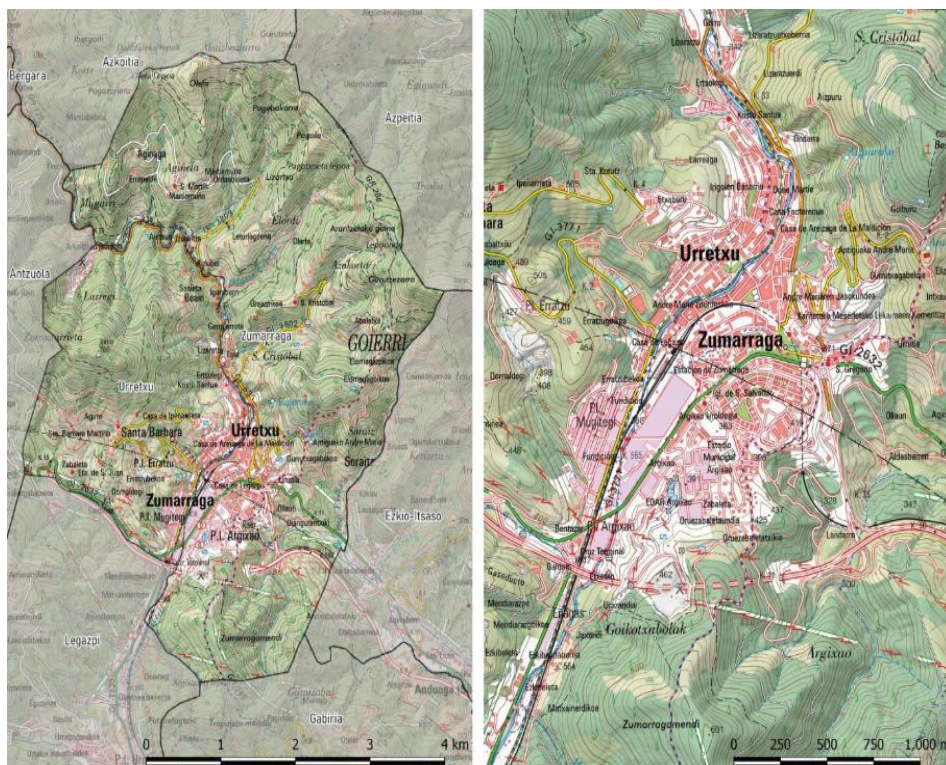


Ilustración 5: Estructura municipal y urbano de Zumarraga y Urretxu. Elaboración propia a partir de la información del Instituto Geográfico Nacional.



Ilustración 6: Distribución de la población municipal en Zumarraga y Urretxu en 2025. Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

Por lo que se refiere a la evolución de este núcleo urbano, a partir de los datos de los Censos de Población y Viviendas del INE entre el año 1900 y 2021, se puede apreciar claramente un crecimiento moderado en las primeras décadas del siglo XX, así como un reparto relativamente equilibrado entre la población residente dentro del municipio de Zumarraga y del de Urretxu.

Entre 1920 y 1950 el crecimiento se hace más perceptible; entre 1950 y 1970, fruto de proceso de industrialización, y la llegada de emigración, Zumarraga alcanzó los 12.000 habitantes y Urretxu los 6.109. Este carácter más pronunciado en la parte de Zumarraga se vio impulsado fundamentalmente por la instalación de la acería de Esteban Orbeagozo, mientras que en Urretxu el aumento fue más moderado.

Población de Urretxu y Zumarraga de 1900 a 2021

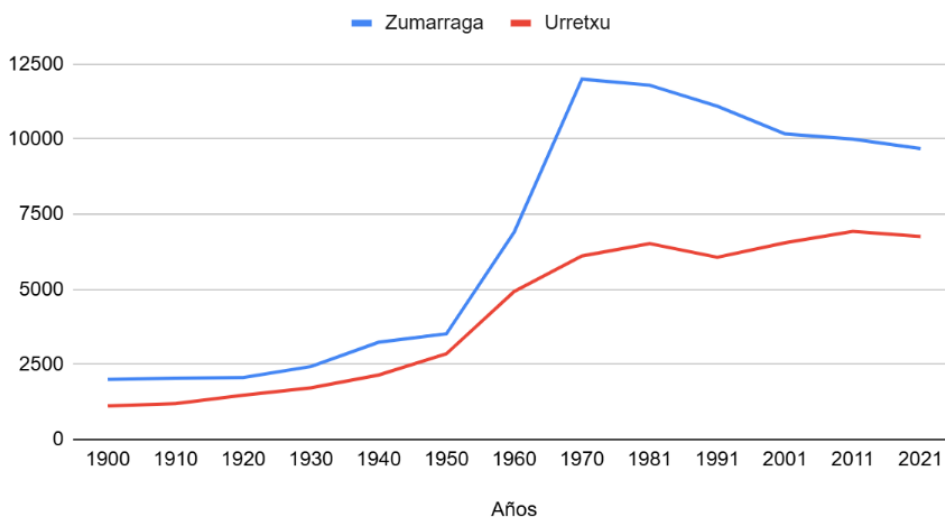


Ilustración 7: Evolución de la población en los municipios de Zumarraga y Urretxu 1900-2021. Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

A partir de la década de 1980 y 90, se percibe un descenso poblacional paulatino a causa de la desindustrialización, un fenómeno que también afectó al resto del país. En suma, el núcleo urbano alcanzó el máximo (18.109 habitantes) en el Censo de 1970, dos tercios de los cuales residían en Zumarraga y el otro tercio en Urretxu. En 2021, la distribución de los casi 16.500 habitantes del conjunto se ha modificado, de forma que el 60% vive en Zumarraga y el 40% en Urretxu, lo cual explicaría por qué, frente a la pérdida de población de Zumarraga, Urretxu ha alcanzado su máximo histórico en números absolutos.

El incremento de la población de Zumarraga está, pues, directamente relacionado con el proceso de desindustrialización, que tiene una de sus bases en la existencia de una buena oferta de transporte ferroviario, y que acabaría transformando profundamente la estructura económica y social del municipio desde la segunda mitad del siglo XIX.

La implantación de la estación ferroviaria y la creación de un nuevo barrio en sus inmediaciones impulsaron la expansión urbana y facilitaron la llegada de los primeros empresarios. Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX se establecieron en Zumarraga diversas actividades industriales y artesanales, destacando los talleres de mimbre y junco promovidos por familias como Artiz, Busca, Legorburu, Jaka y Garin, así como las empresas dedicadas a la fabricación de cestos terreros, concentradas principalmente en la calle Piedad, conocida como la "cuesta de los cesteros". Estas iniciativas generaron empleo y atrajeron mano de obra, contribuyendo al aumento progresivo de la población y abandono paulatino del modelo rural tradicional.

Se estaba poniendo de manifiesto la consolidación de una nueva configuración del mapa de hogares en nuestra villa, produciéndose un paulatino abandono de población del entorno de los caseríos hacia un desigual casco urbano: mientras el primero perdía rápidamente población (el 14%), la mayor población del casco urbano absorbía lenta, pero inexorablemente (ganaba en conjunto un 4,87%), ese reagrupamiento poblacional. (Prada Santamaría, 2016, 10).

Durante las primeras décadas del siglo XX, el crecimiento demográfico se vio reforzado tanto por estas actividades industriales como por los avances en la medicina y la mejora de las condiciones higiénicas, que redujeron la mortalidad. En 1920, la población alcanzaba los 2.064 habitantes (a los que habría que añadir los 1.476 de la entonces denominada Villareal de Urrechu), aumentando hasta 2.429 (más 1.718 de Urretxu) en 1930. No obstante, el hito industrial más relevante fue la llegada, en 1930, de la empresa siderúrgica Esteban Orbegozo, cuya implantación supuso un cambio decisivo en la evolución demográfica del municipio. La fábrica se convirtió en el principal motor económico de Zumarraga, generando empleo estable y atrayendo trabajadores procedentes de otras regiones, lo que sentó las bases para un crecimiento poblacional continuado.

Tras el paréntesis provocado por la Guerra Civil, la población se recuperó rápidamente durante la posguerra gracias a la continuidad de la actividad industrial.³ En 1945, Zumarraga contaba ya con 3.320 habitantes, incremento explicado en gran medida por la inmigración procedente de regiones más empobrecidas de la península, atraída por las oportunidades laborales ofrecidas por Orbegozo y por otras empresas locales. Este proceso se intensificó durante las décadas de 1950 y 1960, cuando la siderurgia de Orbegozo se consolidó como el principal empleador del municipio, acompañada por otras actividades industriales vinculadas a la metalurgia y la cestería. Contando sólo la parte de Zumarraga, la población pasó de 4.218 habitantes en 1955 a 6.853 en 1960, alcanzando los 11.000 en 1965. Este crecimiento culminó en 1975, cuando Zumarraga alcanzó su máximo demográfico con 12.484 habitantes, a pesar de que esa misma década el modelo de desarrollo que había sustentado el crecimiento de Urretxu y Zumarraga durante gran parte del siglo XX comenzó a mostrar signos evidentes de agotamiento. La crisis industrial, desencadenada en un contexto de transformación económica a escala internacional, tuvo un impacto profundo en el tejido productivo local y, de manera indirecta, en el papel del ferrocarril como elemento central del sistema de transportes.

³ (Prada Santamaría, 2016)

El proceso de desindustrialización afectó especialmente a los sectores tradicionales vinculados a la metalurgia y la siderurgia, que habían sido pilares del desarrollo económico del área. El cierre de fábricas, la reducción de plantillas y la pérdida de competitividad de algunas actividades industriales provocaron un aumento del desempleo y una progresiva pérdida de dinamismo económico. Este escenario redujo de forma notable el volumen de mercancías transportadas por ferrocarril, uno de los factores que habían justificado históricamente la importancia del nudo ferroviario.

Paralelamente, el transporte por carretera fue ganando protagonismo frente al ferrocarril. La mayor flexibilidad del camión, la mejora de la red viaria y la generalización del uso del automóvil contribuyeron a desplazar al ferrocarril en numerosos trayectos, tanto de mercancías como de viajeros. Esta tendencia se vio reforzada por una política de inversiones que, durante décadas, priorizó las infraestructuras viarias frente a la modernización de las líneas ferroviarias secundarias.

Como consecuencia de estos cambios, varias de las líneas que habían dado forma al nudo ferroviario fueron perdiendo progresivamente su funcionalidad. El cierre de servicios y la desaparición de determinadas infraestructuras supusieron un punto de inflexión en la historia ferroviaria de Urretxu y Zumarraga. Pero, más allá de su impacto práctico, estos cierres tuvieron un fuerte componente simbólico, al representar el final de una etapa de crecimiento asociada al ferrocarril.

Como se muestra en párrafos anteriores con la crisis de las décadas de 1970-1980 empiezan a marcharse compañías. La primera fueron los Ferrocarriles Vascongados, concretamente en el tramo Maltzaga-Zumarraga, en un contexto de declive progresivo del transporte ferroviario de vía estrecha a partir de la segunda mitad del siglo XX. Desde la década de 1950, esta línea venía experimentando una pérdida constante de viajeros y de tráfico de mercancías, estrechamente relacionada con la crisis del sector siderúrgico del valle del Deba y con la creciente competencia del transporte por carretera. A ello se sumaban los elevados costes de mantenimiento derivados de un trazado especialmente complejo, con fuertes pendientes, túneles y viaductos que requerían continuas inversiones. La falta de modernización del material móvil y la priorización de otras líneas más rentables dentro de la red de Vascongados agravaron la situación, hasta el punto de que, en 1970, los costes de explotación

superaban ampliamente a los ingresos. Finalmente, la línea fue clausurada de manera definitiva el 28 de febrero de 1971.⁴

Con la transferencia de competencias sobre los ferrocarriles de vía estrecha al Gobierno Vasco, el Ferrocarril del Urola fue integrado en la empresa pública Eusko Trenbideak. Ese mismo año se elaboró el denominado Informe Sener, que planteaba distintas alternativas para el futuro de la línea, entre ellas la modernización integral de la infraestructura, su integración en otras redes ferroviarias o el cierre definitivo y sustitución por servicios de autobús. Aunque el propio informe reconocía la viabilidad técnica de la línea, la opción finalmente elegida fue la más económica, lo que evidenció una clara falta de voluntad política para mantener el servicio ferroviario (Silva, 2018).

En 1986 se suspendió el servicio alegando el mal estado de las instalaciones y del material móvil, decisión que fue contestada por la Diputación de Guipúzcoa y por los municipios del valle, que defendían la importancia social y territorial del ferrocarril. Esta oposición se tradujo en diversas movilizaciones ciudadanas, destacando la manifestación de 1988, en la que participaron cerca de 7.000 personas reclamando la reapertura de la línea⁵ y el cumplimiento del estudio de viabilidad comprometido por el Gobierno Vasco. Pese a ello, el servicio no fue restablecido y el 2 de febrero de 1988 se decretó el cierre definitivo del Ferrocarril del Urola, poniendo fin a más de seis décadas de funcionamiento.

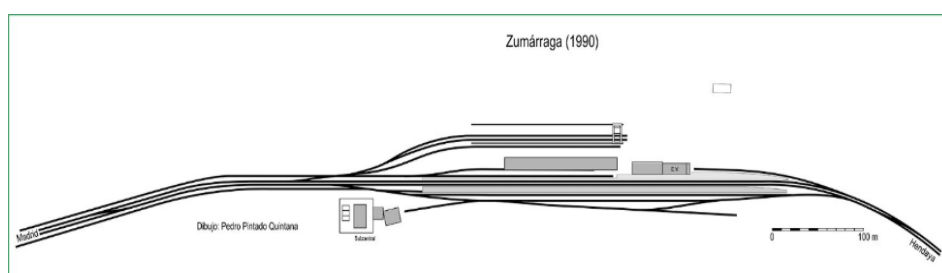


Ilustración 8: Esquema de las instalaciones ferroviarias de Zumarraga en 1990. Dibujo de Pedro Pintado Quintana.

⁴ (Olaizola Elordi, 2007: 83-126)

⁵ (Aguado, 1988)

En 1990, el escenario ferroviario había cambiado de manera radical. Para entonces, los Ferrocarriles Vascongados y el ferrocarril del Urola habían cesado su actividad, y esta situación supuso la pérdida del papel de Zumarraga como nudo ferroviario de primer orden dentro de Gipuzkoa. Únicamente permanecía en funcionamiento la estación de Renfe, gestionada desde 2008 por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), aunque con una playa de vías muy reducida y equipada tan solo con una grúa para la manipulación de mercancías. El cierre de las industrias locales, incluidas las acerías que habían impulsado la economía comarcal, provocó la práctica desaparición del tráfico de mercancías. Como resultado, la estación se orientó exclusivamente al transporte de viajeros, prestando servicios de Cercanías del núcleo de San Sebastián, trenes regionales, y larga distancia (InterCity y Alvia). Pese a este declive, la infraestructura ferroviaria de Renfe conserva cierta relevancia como punto de conexión para la población de Zumarraga y de los valles próximos.

3. EL FERROCARRIL Y SUS EFECTOS URBANOS Y TERRITORIALES/ A FERROVIARIA E OS SEUS EFEITOS URBANOS E TERRITORIAIS /THE RAILWAY AND ITS URBAN AND REGIONAL IMPACTS

Antes de la llegada del ferrocarril, Urretxu y Zumarraga presentaban rasgos comunes a muchas localidades del interior del País Vasco. Se trataba de municipios de reducido tamaño, con una economía fundamentalmente agraria y una estructura social basada en el caserío como unidad productiva y residencial. La actividad agrícola y ganadera constituía la principal fuente de subsistencia, complementada por pequeños talleres artesanales y una incipiente actividad comercial de ámbito local.⁶

El poblamiento se caracterizaba por su dispersión, con una escasa concentración urbana. Aunque existían núcleos centrales en torno a las parroquias y a las casas consistoriales, la mayor parte de la población residía en explotaciones rurales repartidas por el término municipal. Esta forma de ocupación del territorio limitaba la aparición de una vida urbana intensa y dificultaba la creación de servicios públicos más complejos.⁷

⁶ (Madoz, 1850).

⁷ (Gorosábel, 1862)

Desde el punto de vista de las comunicaciones, la situación era claramente deficitaria. Las conexiones con otras localidades se realizaban a través de caminos tradicionales, muchos de ellos de origen medieval, y por el Camino Real de Postas, que permitía cierta articulación con el resto del territorio, pero con importantes limitaciones en cuanto a capacidad, velocidad y regularidad. El transporte de mercancías resultaba lento y costoso, lo que restringía el acceso a mercados más amplios y condicionaba el desarrollo económico.

En el camino real de Francia, á la derecha del río Urola, que baña la cerca de la iglesia y la separa de Villareal, que está al lado opuesto dividiendo un puente á ambos pueblos; el CLIMA es templado y sano, aunque húmedo. Tiene 75 CASAS, incluyendo el barrio titulado Eizaga, y 405 cas. diseminados. (Madoz, 1850: 123-125).

Urretxu y Zumarraga mantenían una relación de proximidad geográfica, pero funcionaban como entidades diferenciadas. El río Urola actuaba como frontera natural entre ambos municipios, marcando una separación física y administrativa que se reflejaba también en la organización del espacio y en la vida cotidiana de sus habitantes. Aunque existían vínculos sociales y económicos, no puede hablarse aún de un espacio urbano integrado. La ausencia de infraestructuras modernas de transporte limitaba el crecimiento demográfico. La población se mantenía relativamente estable, con ligeras oscilaciones ligadas a las coyunturas agrícolas y a episodios de emigración temporal.

La realidad actual de Urretxu y Zumarraga es el resultado de un proceso histórico de larga duración en el que las infraestructuras de transporte, y en particular el ferrocarril, desempeñaron un papel decisivo en la reorganización del territorio⁸. En la actualidad, ambos municipios conforman un espacio urbano altamente integrado, cuya evolución no puede entenderse desde una perspectiva aislada, sino como una trayectoria compartida marcada por dinámicas económicas, sociales y espaciales comunes.

Uno de los rasgos más significativos del estado actual es la desaparición práctica de la discontinuidad urbana entre ambos núcleos. El crecimiento progresivo del suelo edificado, iniciado durante la etapa de

⁸ (Archivo de Zumarraga)

industrialización y mantenido a lo largo del siglo XX, ha dado lugar a una estructura urbana continua, en la que la separación administrativa entre Urretxu y Zumarraga no se traduce en una diferenciación funcional clara. El río Urola, que en etapas anteriores actuó como límite físico y simbólico, se ha integrado plenamente en la trama urbana, perdiendo su papel como elemento de división territorial.

Desde el punto de vista funcional, la organización actual del espacio refleja una elevada interdependencia entre ambos municipios. Las actividades económicas, los desplazamientos cotidianos y el uso de infraestructuras se desarrollan en un marco compartido, lo que refuerza la percepción de un único ámbito urbano. Esta situación es consecuencia directa del modelo de crecimiento generado en torno al ferrocarril, que favoreció la concentración de actividades y la progresiva convergencia de los desarrollos urbanos de Urretxu y Zumarraga.

En el ámbito económico, la etapa actual se caracteriza por una transformación del modelo productivo heredado de la industrialización. Aunque la actividad industrial continúa presente, su peso relativo ha disminuido respecto a las fases de máximo desarrollo ferroviario. Este cambio ha ido acompañado de una mayor diversificación económica, con la incorporación de actividades complementarias que han modificado la estructura del empleo y las funciones urbanas del conjunto. Este proceso no ha supuesto una ruptura con el pasado industrial, sino una adaptación progresiva a nuevas condiciones económicas⁹.

El ferrocarril, pese a haber perdido la centralidad estratégica que tuvo durante buena parte del siglo XX, sigue formando parte del sistema territorial y del paisaje urbano. Sus infraestructuras mantienen una función de conexión y movilidad, aunque con un papel más limitado y ajustado a las necesidades actuales. Al mismo tiempo, estos elementos ferroviarios han adquirido un valor simbólico y patrimonial, convirtiéndose en referentes de la memoria histórica local y en testimonios materiales del proceso de transformación del territorio.

Desde una perspectiva social, la situación actual refleja una etapa de estabilidad tras décadas de intensos cambios demográficos y económicos. La población de Urretxu y Zumarraga es el resultado de un prolongado proceso de crecimiento, inmigración y reorganización productiva, que ha configurado una sociedad con una identidad fuertemente vinculada a su pasado industrial y ferroviario. Esta identidad compartida se manifiesta

⁹ (Sistema Integrado de Datos Municipales)

tanto en el uso del espacio como en la percepción colectiva de ambos municipios como un entorno común.

4. MEMORIA/ MEMÓRIA/ REPORT

En la actualidad, la única instalación operativa es la antigua estación de Norte (Renfe), cuyo edificio de viajeros presenta un estilo neovasco, al igual que ocurre con las estaciones de Beasain, Ordizia, Legorreta y Errenteria (Rentería), todas ellas construidas siguiendo el mismo patrón arquitectónico.

Uno de los elementos más antiguos que permanecen, aunque en general pasa desapercibido, es la subestación eléctrica, construida a finales de la década de 1920. Formó parte de la segunda planificación de electrificación de la compañía Norte, realizada en 1929 en el tramo Altsasu-Irun, de 104 kilómetros de longitud. Este tramo se electrificó debido a la gran intensidad de tráfico, la complejidad del terreno y con el objetivo de ganar velocidad. El suministro de energía fue contratado con la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica el 25 de octubre de 1927 y la transformación en corriente continua se llevaría a cabo en cinco subestaciones situadas en Otzaurte, Zumarraga, Villafranca (actualmente denominada Ordizia), Andoain y Lezo-Rentería (esta última finalmente reubicada en las proximidades del apeadero de Gainchurizqueta). La obra civil de estos edificios, que respondían al mismo tipo empleado en Cataluña, fue adjudicada al contratista Ramón Azurmendi el 16 de noviembre de 1927 por un importe total de 680.000 pesetas. Cada una estaría equipada con un puente-grúa igual a los anteriores cuya adquisición fue acordada con los talleres de Eugenio Grasset el 28 de marzo del año (Bas Ordoñez, 2021: 15-16)

Se instalaron cinco subestaciones: Otzaurte, Zumarraga, Ordizia (Villafranca), Andoain y Lezo-Rentería. La distancia entre ellas oscilaba entre 18 y 25 kilómetros. Su función era transformar la corriente alterna trifásica de alta tensión (30.000-31.000 V) en corriente continua de 1.500 V. En 1983, RENFE sustituyó la maquinaria original para adaptarla tensión a 3.000 V, estándar en los ferrocarriles españoles (Bas Ordoñez, 2021: 6-8a).

El suministro de energía fue contratado con la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica el 25 de octubre de 1927 y la transformación en corriente continua se llevaría a cabo en cinco subestaciones situadas en Otzaurte, Zumarraga, Villafranca (actualmente denominada Ordicia), Andoain y Lezo-Rentería (esta última finalmente reubicada en las proximidades del apeadero de Gainchurizqueta). La obra civil de estos edificios, que respondían al mismo tipo empleado en Cataluña, fue adjudicada al contratista Ramón Azurmendi el 16 de noviembre de 1927 por un importe total de 680.000 pesetas. Cada una estaría equipada con un puente-grúa igual a los anteriores cuya adquisición fue acordada con los talleres de Eugenio Grasset el 28 de marzo del año. (Bas Ordoñez, 2021: 16)



Ilustración 9: Subestación eléctrica y vivienda en la estación de Zumarraga. Fotografía del autor.

El edificio de la subestación tiene planta rectangular y dos niveles: en la planta baja se encontraban las piezas grandes, las baterías, las celdas de disyuntores y un almacén; en la planta superior se ubicaban el convertidor y un lavabo. Ambos pisos se comunican mediante una escalera exterior¹⁰. Su aspecto recuerda al de las subestaciones de la Compañía de Midi en Francia, adoptando un estilo más monumental y alejándose de los tradicionalismos utilizados hasta entonces. Está construido con pilares y vigas de hormigón armado, y cuenta con amplia iluminación natural gracias a grandes vanos (tres en cada lateral y cinco en las fachadas frontal y trasera)

Adosada a un lateral se encuentra la vivienda del encargado de vigilancia y mantenimiento. De estilo regional, es unifamiliar, de planta cuadrada y una altura. Su distribución interior incluye un pequeño vestíbulo central desde el que se accede a tres dormitorios, el comedor y un distribuidor que da paso a otro dormitorio, un baño y la cocina, situada en la fachada trasera.

De la línea del Urola se conservan los edificios de viajeros tanto en Zumarraga (abandonado durante mucho tiempo) como en Urretxu, donde hoy funciona como gaztetxe. Estas estaciones fueron diseñadas por Ramón Cortázar, arquitecto de la Diputación Foral de Guipúzcoa en aquella época. Los edificios se inspiraron en la arquitectura tradicional y popular del valle: en el caso de Urretxu, siguiendo el modelo de las casas-torre, y en el de Zumarraga, basado en los caseríos tradicionales. Cortázar incorporó a cada uno detalles propios del lugar para otorgarles personalidad propia. Es verdad que se ha mantenido ese patrimonio al existir todavía el edificio, pero está claro que existe una total descontextualización de los elementos con respecto a su función original. Tan solo se puede saber que fue la estación del Urola porque se conserva el cartel de la propia estación donde pone Zumarraga- Zumaia, pero no hay panel informativo alguno ni nada que recuerde que esto era una estación tan solo un QR con información al respecto adherido a una farola, por otro lado, tampoco se preserva ninguna instalación vinculada a la estación.

¹⁰ (Bas Ordoñez, 2021)



Ilustración 10: Edificio de viajeros de la estación de Zumarraga. Fotografía del autor.

Como en muchos otros lugares, el ferrocarril representó en Zumarraga un símbolo de modernidad y progreso, y hoy continúa siendo una seña de identidad del pueblo, manifestada de diversas formas. El Urola es recordado con especial cariño y de manera romántica por los vecinos, que lo llaman *gure trena* (nuestro tren), ya que fue durante mucho tiempo el principal medio de transporte, especialmente en verano para ir a la playa de Zumaia, en una época en la que muchas familias no podían permitirse vacaciones. Relacionado con esto existen diferentes libros como el del Ferrocarril del Urola (Ignacio Arteché Elejalde, Lourdes Odriozola Oyarbide y Juan Jose Olaizola), donde se habla de toda la construcción del ferrocarril su cierre y el recuerdo de los habitantes del valle.

Este pasado ferroviario se recuerda también en diferentes itinerarios, como el recorrido paisajístico Antigua-Beloki, conocido como "un paseo por la historia de Zumarraga". A lo largo de este camino se encuentran paneles que explican diversos aspectos de la historia local, entre ellos la ermita de la Antigua, la casa-torre, la cestería, la industria metalúrgica y el ferrocarril. Se conservan algunos elementos en este itinerario (parte de un coche del Urola y un pequeño tramo de vía) y existe un letrero explicativo que destaca la importancia del tren para el pueblo, resumiendo brevemente su historia, pero se encuentra en un lugar que no tiene nada que ver con el ferrocarril, y toda esta información está fuera de contexto.

Otro caso de descontextualización se da en el centro de interpretación del pueblo, junto a la Iglesia de la Antigua donde existe una réplica de un coche del Urola, en un lugar que no tiene nada que ver con el ferrocarril ni sus espacios. Por otro lado, se organizan eventos, como la media maratón que se ha organizado recientemente para conmemorar los 100 años del Urola, transcurriendo por la vía verde del Urola hasta el museo del Ferrocarril Vasco en Azpeitia, y complementada con una conferencia por parte de su director, Juan José Olaizola.

De la compañía de los Vascongados no queda ningún vestigio material ni existe nada que la recuerde. Mucha gente del pueblo ni siquiera sabe de la existencia de una tercera estación, creyendo que solo había dos (Renfe y Urola). Por otro lado, como se ha mencionado en párrafos anteriores, la estación del Urola de Zumarraga, aparte de los efectos de los años de abandono, carece de paneles informativos donde se dijera que fue y que supuso, y no queda ningún elemento en su entorno que permita su interpretación, puesto que los pocos que se conservan, como también se ha mencionado, están en lugares que nada tienen que ver con las estaciones. Finalmente, la subestación de Norte es también una gran desconocida.

5. CONCLUSIONES/ CONCLUSÕES/ CONCLUSIONS

En conclusión, se podría decir que la evolución demográfica junto a la actual estructura urbana de Zumarraga y Urretxu resultan incomprensibles sin su pasado como nudo ferroviario, el cual actuó como verdadero motor de su desarrollo territorial e industrialización. Sin embargo, frente a la profunda huella que este medio de transporte dejó en ambas localidades, los vestigios presentes en la actualidad tienen un valor patrimonial dudoso, al carecer de características que así lo abalarían. En cuanto a la memoria, hoy en día el Urola sigue muy presente al existir tanto vestigios como iniciativas, que ayudan así a recordarlo. Por el contrario, el recuerdo de vascongados es débil, casi inexistente, al no quedar restos ni nada, al igual que la subestación construida por Norte.

6. AGRADECIMIENTOS/ AGRADECIMENTOS/ ACKNOWLEDGEMENTS

Querría agradecer a Juan José Olaizola Elordi por compartirme información sobre el ferrocarril en el País Vasco pero sobre todo del Urola y Vascongados al ser el máximo experto en ellos; a Pedro Pintado Quintana por cederme todas las ilustraciones y esquemas de la estación de Zumarraga; pero sobre todo querría agradecer a José Luis Lalana por su labor como guía y mentor al ayudarme a realizar mi TFG previo y dicho comunicado, ya que, si no fuera por él ni su ayuda incondicional no estaría escribiendo estas palabras ni me habría presentado a este congreso.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

Archivo Municipal de Zumárraga, *El cambio de las formas de hábitat en Zumárraga a través de la historia. Un caso de desplazamiento de la población del monte al valle en Gipuzkoa*. Disponible en: <https://www.zumarraga.eus/documents/203958/357655/Las+diferentes+formas+de+h%C3%A1bitat+en+Zumarraga+a+trav%C3%A9s+de+la+historia.pdf/7d55815e-efd0-4d4d-bcfb-197a47158967>

Aguado, Gorka (1988). “*Más de 7000 personas se manifestaron por la continuidad del Ferrocarril del Urola*”. *El Diario Vasco*, 18/01/1988.

Aranburu, Pedro José e Igartua, Luis María (2006). *Norteko Trenbidearen erainkutzaz, ebaluaketa eta ondorioak Gipuzkoan -La construcción, evaluación y consecuencias del Ferrocarril del Norte en Gipuzkoa*. Tomo I, pp. 425–469.

Bas Ordoñez, Gorka (2021). “*La arquitectura de las electrificaciones de la Compañía del Norte*”. En *VI Congreso de Historia Ferroviaria – VI. Trenbidea Historia Bazarra*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Gorosábel, P. de (1862), *Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa con un apéndice de las cartas-pueblas y otros documentos*, Tolosa, Imprenta de Pedro Gurruchaga, pp. 645–659.

Instituto Nacional de Estadística (INE), *Instituto Nacional de Estadística*. Disponible en: <https://www.ine.es/>

Instituto Geográfico Nacional (IGN), *Instituto Geográfico Nacional*.
Disponible en: <https://www.ign.es/web/ign/portal>

Madoz, Pascual (1850). “Zumárraga”. En *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*. Tomo XVI, pp. 123–125

Olaizola Elordi, Juanjo (2024). “*La construcción del Ferrocarril del Urola*”.
Revista de Historia Ferroviaria, pp. 7–52.

Olaizola Elordi, Juanjo (2007). *Trenbidea Bilbotik Donostiara / El Ferrocarril de Bilbao a San Sebastián: 125 años de Ferrocarril en Durango*. Vol. I, pp. 83–126

Prada Santamaría, Pedro (2016). *Los Zumarragarras: una búsqueda de nuestra identidad a través de los padrones de habitantes (1877–2015)*, pp. 14–21.

Silva, Sergio (2018). “*Cuando Azpeitia perdió el tren*”. *El Diario Vasco*, 26/07/2018

Sistema Integrado de Datos Municipales, *Sistema Integrado de Datos Municipales 2023*, Disponible en:
https://public.tableau.com/views/SistemaIntegradodeDatosMunicipales2023/B1_Demogrifico_Provincial?%3Alanguage=es-ES&%3Adisplay_count=n&%3Aorigin=viz_share_link%3F%3AshowVizHome

Wais, Francisco (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles*. 2ª ed. Madrid: Editora Nacional.