ARTIKULU ZIENTIFIKOA

Erabilerarik gabeko burdinbideen ondare arkitektonikoa: Lurraldeko baliabide aktibagarri

Egungo egoeraren azterketa

Laburpena: Pasa den mendeko 50eko hamarkadak burdinbidearen gainbehera azkarra hasi zuen, bidean mugikortasun-ardatz nagusi izandako azpiegitura-sare zabala bertan behera geratuz. Artikulu honetan erabilerarik gabe geratu diren Euskal Herriko burdinbideen ondare eraikiaren egungo egoera aztertuko da[1], ondare-azpiegitura lurraldeko baliabide gisa berreskuratzeko helburuz.

Hitz-gakoak: Erabilerarik gabeko euskal burdinbideen ondarea; Egoera-analisia; Lurraldeko baliabide

1 Lurraldeko baliabide aktibagarri gisa, ondare-azpiegitura honen berrerabilerarako jarraibideak ezartzea helburu duen egile honen tesiko ikerketa-lanaren oinarrizko atal bat izanik.

Abstract: The 50s last century, intensified the railway declining tendency and a wide railway network was dismantled during the following decades. This article will analyse the current state of the built heritage of disused/dismantled Basque railways, in order to recover this infrastructure-heritage as an active resource of the territory.

Key words: Dismantled Basque Railway Heritage; State analysis; Resource of the territory

Urtzi Llano Castresana

UPV/EHUko irakaslea. Bilboko Ingeniaritza Eskola. Ondare Eraikiaren Ikerketa Taldea (GPAC)

Jasotze data: 2017-12-8
Onartze data: 2018-01-04

Lan hau 2017ko irailean Donostiako Arkitektura Goi Eskola Teknikoan Burdinbide Ondare Arkitektonikoaren berrerabilpenerako jarraibideak izenburupean aurkezturiko nazioarteko tesiaren atal baten laburpena da. Ikerketa Euskal Herriko Unibertsitateak (EHU), Euskal Trenbideak Sarea (ETS) eta Burdinbidearen Euskal Museoa (Eusko Tren) enpresen arteko hitzarmen baten babesean garatua izan da, Euskal Autonomia Erkidegoko erabilerarik gabe geraturiko burdinbideak berrerabiltzeko aukerak eta prozesu horretarako beharrezko hastapen-jarraibideak zehazteko helburuz gauzatua.

///

Burdinbideekiko erakargarritasun eta miresmena era ugariz islatu da denboran zehar, gizartean izandako eragin sakonaren ondorioz, egun dugun ondare industrialaren oroimena eraikiz. Lionel Waldenen 1893-1897 arteko Cardiffeko portua ilunabarrean eszenatoki duten margolan paregabeek ezin hobeto jasotzen dute XIX. mendeko Industria Iraultzaren eta burdinbidearen arteko ezinbesteko sinbiosia. Margolan horietan lurrun-makinen zein industria astunaren keak inguruko atmosfera grisa zehazten dute, makineria horiek elikatzeko hain beharrezkoa zuten etengabeko ikatz-jarioak su-galdarak irekiak mantenduz, egunsentian itzaliko ez direnak, gorriz koloreztatzen dutelarik noiz iluntasuna noiz argia, burdin eta altzairuaren hiria. Edonola ere, 1930eko hamarkadan hasiko zen trenbideak garraio-sistema bezala zuen nagusitasunaren zein oparoaldiaren koloka. 1950eko hamarkadarako, burdinbideak mende eta erdiz izan zuen lurreko garraioaren gailentasuna galdua zuen eta gainbehera nabarmenean zegoen Europako herrialde garatuenen artean. 1963an Britainia Handian adibidez, 8.000 km inguruko burdinbide-sarea eta 2.360 geltoki inguru zerbitzuz kanpo utzi ziren, burdinbide-sarearen berregituratze-plana edo *Beeching Plan* izenez ere ezagutzen den azpiegituraren berrantolaketa aplikatu zenean. Ordutik hona, joera horrek jarraipena izan du XX. mendearen ia bukaeraraino. Bidean, erabilera gabe geraturiko trenbide-azpiegitura km ugari geratu dira, problematika orokor baten lekuko garbi eta azpiegitura horiekin batera, zerbitzurako ezinbestekoak ziren eraikinak bertan behera utziz.

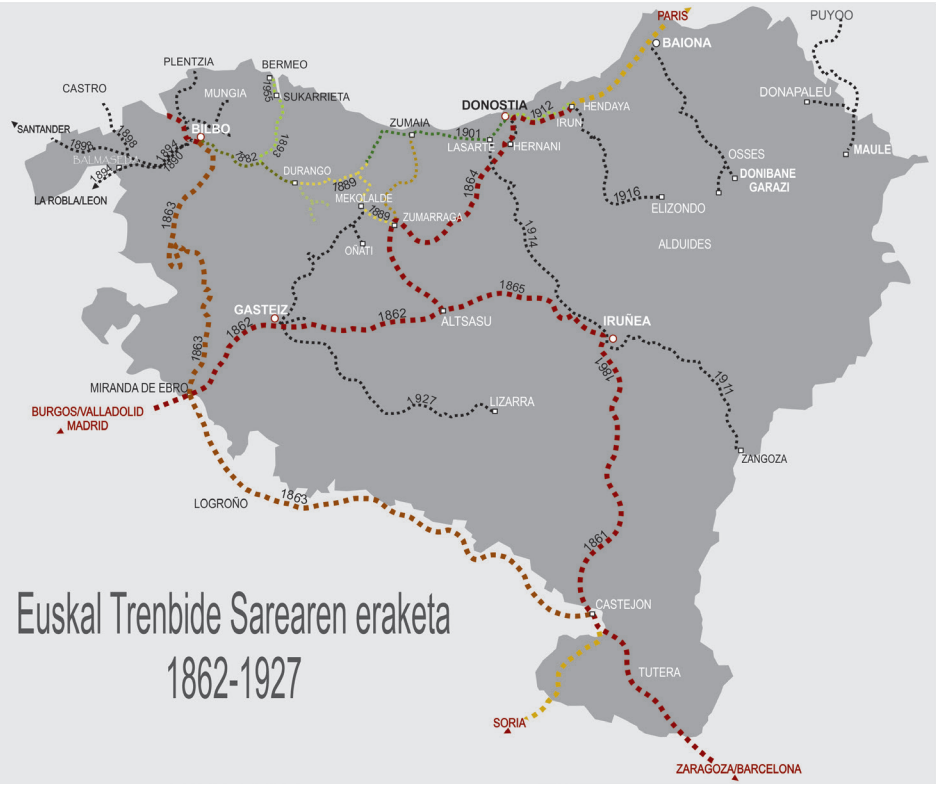
Hala, hamarkada horretan hasiko dira trenbide osoak ixten, bata bestearen atzetik. Harrezkero, burdinbide-azpiegiturak eta haien parte diren eraikinek etengabe desagertzen doan ondare zabala osatzen dute, oro har lurralde-mailako multzo osoaren ikuspegitik urruntzen diren aldizkako esku-hartzeek ondare horrek izan dezakeen berrerabilgarritasun potentziala (Llano, 2013) gutxietsiz.

Euskal Trenbide Sarea: hastapenak eta bilakaera

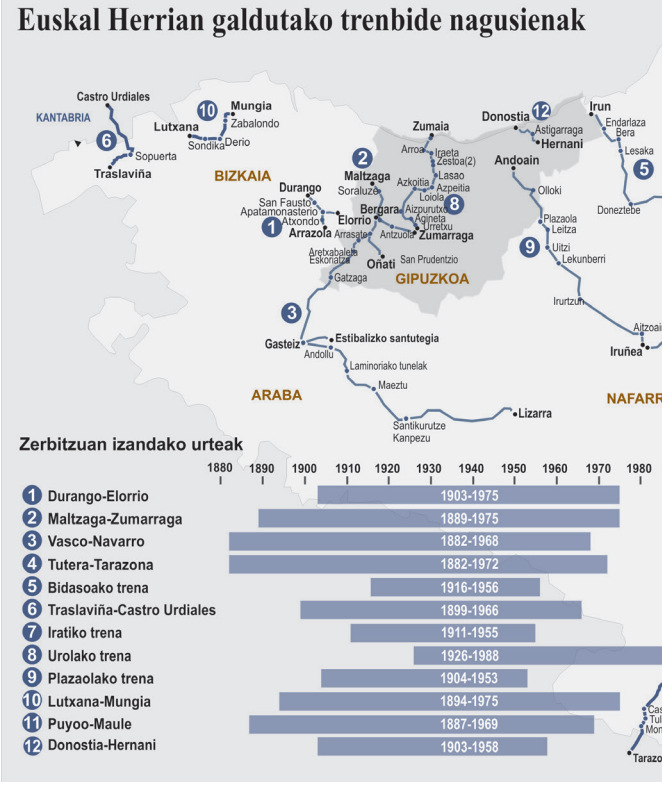
1927an Euskal Trenbide Sarearen eraikuntza, salbuespenen batekin, orok har bukatutzat eman daiteke. Garai horretan euskal burdinbideek 825 km-ko luzera zeukaten batez beste, zabalera metrikoko 515 km-rekin eta iberiar zabalera handiko 310 km-rekin hurrenez hurren (Olaizola, 2002: 107).

Garai haietan, Gipuzkoak adibidez 386 km-z osaturiko burdinbideen azpiegitura-sare esanguratsua zuen, hots, lurraldeko kilometro karratu bakoitzeko 196 metroko luzerako burdinbidea zuen, 1,28 metroko trenbide-luzera biztanle bakoitzeko. Beste modu batera esanda, EAEn gainontzeko Europako lurralde garatuenen aldean industrializazio-prozesua berantiarra izan bazen ere,

Aldiri, 2018, I, **33**, 37-43, ISSN 1889-7185



Irudia ~ *Euskal Herriko trenbide-sarearen eraikuntza, 1862-1927.*



Irudia ~ *Euskal Herriko trenbide-sarearen desegite-prozesua.*

Gipuzkoak Europako garaiko burdinbideen azpiegitura-sare zabalenetakoa lortu zuen.

Burdinbideek, gurean, garapen industriala bideratu zuten, interes estrategikoak eta orografiak baldintzaturiko trenbide-sare trinkoa hedatuz. Egungo burdinbide-sarea XIX. mendeko hartan oinarritzen da, orduko taxuketa neurri handi batean oraindik orain bere horretan mantenduz (Eizmendi, 2010). Baina 1953. urtetik, errepide bidezko garraioaren errentagarritasun eta lehiakortasun handiagoaren aurrean, trenbideen azpiegitura horietariko askoren ixtea gauzatuko zen, garaiko mugikortasun modu horren gainbehera islatuz. Euskal Erkidegoan bakarrik, 320 km burdinbide erabileraz kanpo geratu ziren(Olaizola, 2014:208) eta horiekin batera, azpiegitura osatzen zuten eraikinen multzoa.

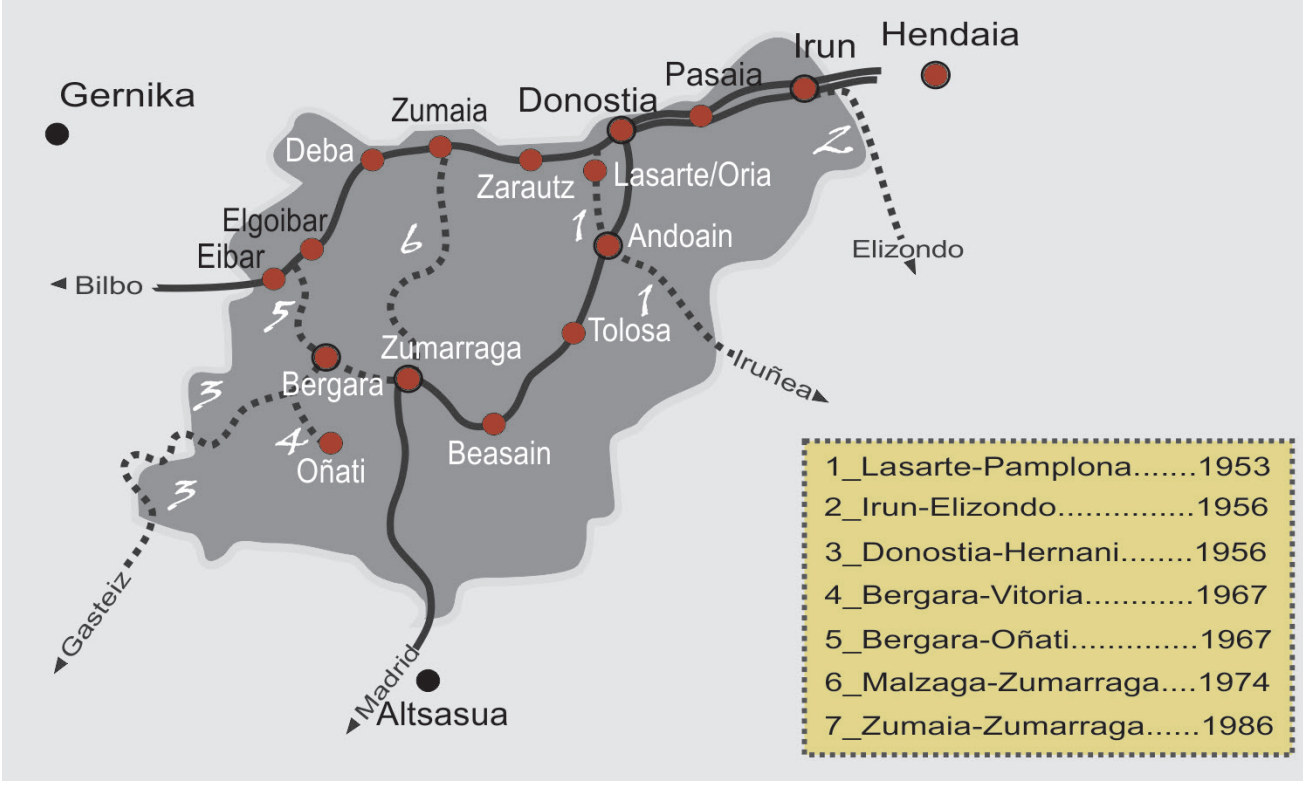
Ikerketa honen helburu diren Euskal Herrian erabilerarik gabe geratu diren burdinbide historikoen artean, berriz, Gipuzkoako lurraldeak pilatzen du, dudarik gabe, pertsonen garraio-zerbitzu erregularra izan zuten baina erabilerarik gabe geratu ziren trenbide km kopuru zabalena, hau da, euskal trenbide-sarearen *desmantelazio*-prozesua gehien pairatu zuen lurraldea genuke. Beraz, burdinbide-ondare arkitektonikoaren bilakaera eta egungo egoera aztertzeko, euskal lurraldeetatik erabilerarik gabeko burdinbide-sare ugariena duen lurraldera jo dugu, bertan agertzen zaizkigun trenbide gehienak *«bailarako burdinbideak»* izanik. Elkarren arteko distantzia urriak edota ezaugarri orografiko beretsuak izateak bezalako antzekotasunek euren arteko datuen alderaketak egitean ondorio interesgarri eta baliagarriak aurkeztuko dizkigute. Bestalde, ikerketa hau lurralde-mailan gutxieneko eragin bat izan dezaketen azpiegiturez arduratuko da, herri ezberdinak bildu eta elkarrekin lotu dituzten trenbideetako elementu multzoez alegia, eta honekin, aztergai izango diren azpiegituren luzera minimo bat finkatua geratuko da: 11Km-tatik gorakoak.

Euren osotasunean Hego EHko lurraldeetatik igaro diren eta egun erabilera gabe geratu diren trenbideetako eraikinen zerrenda zehatz bat jasoko dugu beraz, burdinbide horien elementu arkitektonikoen analisia bi faktore nagusitan oinarrituz: eraikinen kontserbazio-egoera, bertan bost maila ezberdin zehaztuz, eta eraikinok duten egungo erabilera. Eta hala, hasiera batean ezberdinak gerta litezkeen bi arlo horiek azterketaren helburua osatzen duten aspektu banaezinak bihurtzen dira. Ulermena errazteko azterketaren ondorioak taula batean datu gisa laburbildurik aurkezten dira.

Burdinbideenondare arkitektonikoaren diagnosia

Azterturiko linea ezberdinen datuetan oinarrituz, besteak beste, burdinbideen ondare eraikiaren honako egoera hau ondoriozta daiteke:

1. Erabilerarik gabe geraturiko trenbideen jatorrizko burdinbideen ondare arkitektonikoaren % 60tik gora guztiz galdu da. Azterturiko burdinbideen 231 eraikinetatik gutxienez % 61,47 desagertu dira, hots, 142 eraikin, beste % 11,25 bat galtzeko arriskuan aurkitzen delarik. Burdinbideen ondare arkitektonikoaren laurden bat soilik, beraz, %27 inguru, da egoera onargarrian edo onean dagoena, nahiz eta horietatik gehiengoak, % 22,51k zehazki, zaharberritze-prozesu bat pairatu



Irudia ~ *Gipuzkoako trenbide garraio-sistemaren gainbehera erakusten duen irudia.* **Egilea** ~ *Urtzi Llano Castresana.*

duen eta, ondorioz, horietariko zenbait eraikinek euren jatorrizko hainbat ezaugarri eraldatuak izan ditzakete.

2. Lehenengo itxi ziren hiru trenbideetatik, hau da, ia sei hamarkada itxita daramaten hiru burdinbideetatik oso elementu arkitektoniko gutxi geratzen dira (% 82,71 desagertua [A]), gehienak ere Plazaolako trenbidean eta horietatik gehienak Nafarroan kokatuak. Horren harira, SS-Hernani trenbideko elementu arkitektonikoak guztiz desagertutzat eman daitezke eta Bidasoako trenbideko elementu eraikien % 90 egoera berdinean dago, desagertua erabat.

3. 50 urte itxita daraman Vasco-Navarroko burdinbideak, berriz, bere ondare arkitektonikoaren erdia, % 53,49, desagertua du eta % 17 inguru bide beretik doa. Gainontzekoa, ia herena, egoera onargarrian edo onean dago. Urolako trenbidearen ondoren, baina horretatik nahiko urruti, egun zutik irauten duen burdinbideen ondare arkitektoniko portzentaje handiena mantentzen duen trenbidea da, batez ere 2. atalari esker, Gasteiz-Lizarra. Datu hauek euren testuingurura hurbilduz eta Vasco-Navarroren 2 atalak banaka aztertuz, Gasteiztik Lizarrarako tarteko eraikinen ia % 35ek du egoera onargarria, 1. atalaren % 21,65en aurrean, eta 1. atalarekin jarraituz, gainontzeko eraikinak, desagertuak edo desagertzeko arriskuan ditu, oso egoera kezkagarrian beraz. Linearen osotasuna aztertuz, aipagarria da Gipuzkoako alderdian trenbide honek izan zuen ondare arkitekonikoaren gehiengoa guztiz desagertu dela, 1. atalaren parte den Arabako alderdiak zifra horiek apaldu egiten baditu ere.

Vasco Navarroko burdinbidea nabarmendu da desagertzeko arrisku-egoeran eraikin gehien biltzen duen trenbidea izateagatik, oraindik zutik jarraitzen duten eraikinetatik % 37,5 arriskuan baitu, ondoren Urolako trenbidea genuke % 18,2ko portzentajearekin. Bi linea hauek batera, Urolakoa eta Vasco-Navarro, Euskal Herrian erabileraz kanpo geratu ziren trenbideetan zutik mantentzen diren burdinbideen ondare arkitektonikoaren elementurik gehien biltzen dute, 33 eta 40 eraikinekin, hurrenez hurren.

4. Vascongadoseko Maltzaga-Zumarraga atalak 40 urte daramatza itxita eta, Bidasoa eta Donostia-Hernani burdinbideekin batera, ondare arkitektoniko gehien galdu dutenen artean dago eta desagertutako elementuen % 88,9ko portzentajea gainditzen du, trenbide hau bera baino 20 urte baino gehiago itxita daramatzaten burdinbideen pare, denak ere Gipuzkoako lurraldean.

5. Urolako burdinbidea, Euskal Herriko burdinbideen artean, eraikitako ondarea bere osotasunean egokien mantendu duen trenbidea dugu, bai eta gainontzeko azpiegitura-elementu zein burdinbide-taxuketa ere.

6. Aipagarria da Gipuzkoako egoera [ikus 1. taula], Erkidegoko burdinbideen ondare gehien galdu/suntsitu duen lurraldea izanik. Gipuzkoa, Araba eta Nafarroako lurraldeetatik igarotzen den Vasco-Navarro trenbidea dugu adibiderik adierazgarriena, zeinak hiru lurraldeetatik Gipuzkoako alderdian duen ondare-galera esanguratsuena [ikus 5. irudiko BOAren taula], aurreko 3. puntuan adierazitakoarekin ere bat eginez. Beraz, eta errealitate garbi honen aurrean, Urolako

Aldiri, 2018, I, **33**, 37-43, ISSN 1889-7185

Irudia ~ *Legutioko geltokiaren eraikin multzoa, 2011.*
1. zk. [B] 1890eko jatorrizko geltokia
2. zk. [C2] NeoEuskaldun joerako 1935eko bidaiarien eraikina
3. zk. [D2] NeoEuskaldun joerako 1935eko azpiestazio elektrikoa

Egileak ~ *Urtzi Llano Castresana eta J.Suso.*

Irudia ~ *Hainbatetan «okupatua» izan den Aizpurutxoko Urolako geltokiaren eraikina, egun, erabat hutsik, 2015. urtean.*
Egilea ~ *Urtzi Llano Castresana.*

trenbidea salbuespen bakarra eta neurri batean aparta dela ere esan dezakegu, salbuespen honen zergatiak azken ataleko 4. puntuan aipatzen direlarik.

Gipuzkoan erabileraz kanpo dauden trenbideen osotasunean izan ziren 115 geltoki zein eraikin laguntzaileetatik 43 geratzen dira, horietariko 33 (% 76,7) Urolako trenbidean. Gainontzeko bost trenbideen ondare arkitektonikoa erabat desagertua edo ia desagertua dago, honako taula honek adierazten duen bezala.

GIPUZKOAKO LURRALDEAN BURDINBIDEEN ONDARE ARKITEKTONIKOA		
Burdinbideak	Jatorrizko eraikinak	Egungo eraikinak
Bidasoa	13	1
Donostia-Hernani	8	0
Plazaola	9	2
Vasco-Navarro	21	5
Vascongados: Maltzaga-Zumarraga	18	2
Urola	46	33
GUZTIRA	115	43

7. Urolako trenbidea da eraikitako elementu arkitektonikoak gaur arte baldintzarik egokienetan kontserbatu dituen Euskal Herriko erabilerarik gabeko burdinbide-azpiegitura eta ia bere osotasunean mantentzen dituen trenbide bakarra, bai egun oraindik zutik dirauten eraikuntza eta azpiegiturako ondare-elementuengatik bai eta agertzen duten mantentze–egoeragatik ere. Ondare multzoaren osotasun hori oraindik orain mantendu izanak aukera aparta eskain dezake ondare hori balioan jartzeko eta *gizarteratzeko*[1] estrategia sorta zabalagoak eta egokiagoak sustatzeko, baina osotasunaren egoeraren hauskortasunak areagotu egiten du ondare horrek duen babes-beharra, batez ere hamarkada eskas batzuk lehenago erabileraz kanpo geraturiko alboko trenbideei gertatutakoa ikusirik.

8. Eraikinetan egin diren zaharberritzeak eta horien ondorengo erabilerak: bidaiarien eraikinak izan dira, burdinbide-eraikinetatik esanguratsuenak, administrazio publikoak berrerabiltzen saiatu diren eraikinak. Erabilera horiek gehienetan udalerri mailako zerbitzuak barneratzeko moldatu dituzten borondate oneko ekimenak dira, emaitza zalantzagarriekin. Alor arkitektonikoaren egokitasuna albo batera utziz, baina kasuistika zabala aztertu eta gero, garbi ondorioztatu daiteke: burdinbide izandako linea horietan egin diren esku-hartze ekimenek ez dute burdinbideen ondarearen ikuspegi orokor eta integratu bat sustatu (ICOMOS, 2013: 66, 67).

9. Geltokia, etxebizitza pribatu bihurtzeko joera eta okupazioa. Gure lurraldean eraikitako geltoki gehienen dimentsio eta tipologia egokiak bideratua, eraikin ezin aproposagoak egin dituzte bizitoki-erabilera garatzeko. Kontuan izan beharra dago geltoki-eraikinaren azalera handi batek jada jasotzen zuela etxebizitzaren erabilera, bertan jardungo zuten langileak zein gehienetan haien familiak jasotzeko aukera izanik. VascoNavarro burdinbidean zehar adibidez, garai batean izan zituen 86 eraikinetatik gutxienez 30ek etxebizitza-erabilera izan zutela zenbatu dugu, bertan, 85 etxebizitza jasotzen zirelarik. Hori horrela izanik eta trenbideen ixte- eta *eraiste*-prozesu nahasi eta traketsaren ondorioz[2] (Espadas, 2012), bertako langileei eta haien familiei, kasuan kasu, eraikin horietan bizitzen jarraitzeko aukera eman zitzaien eta hainbatek bertan geratzeko erabakia hartu zuten eta, denboraren poderioz, jabetza eskuratu, eraikinak egoera onargarrian mantendu

1 Gizartearentzat berriz baliagarri/berrerabilgarri egin.
2 Zerbitzuak behin baino gehiagotan egun batetik bestera bertan behera geratu ziren, bertako azpiegitura eta zerbitzuekin gertatuko zena oso garbi ez zegoelarik.

BURDINBIDEAK	LINEAREN ZABALERA	ERAIKIN NAGUSIAK KOPURUA ETA MOTA		EGUNGO EGOERA ETA ERABILERA				
				A	B	C	D	E/F
VASCO-NAVARRO:1889-1967		GELTOKIAK	22	10	2	C0+C2		2(E3)+2(E2)+4(F1)
1. Atala: MEKOLALDE-GASTEIZ		GERALEKUAK	1	1				
1.Fasea: 1889-1891ko eraikinak	59.5km	BILTEGIAK	7	7				
Gasteiz-Gatzaga		BESTEAK	7	6		C2		
2.Fasea:1916-1918ko eraikinak		**GUZTIRA 1.ATALA**	**37**	**24**	**2**	**3**		**8**
Eskoriatza-Mekolalde	(+6.7km)	**Portzentaiak** 1.Atala		**64.87%**	**5.4%**	**8.11%**		**21.62%**
3.Fasea: 1921-1923ko eraikinak								
San Prudentzio-Oñate								
2. Atala: 1924-1927ko eraikinak	69.6km	GELTOKIAK	18	5	4			4F1+E3+4E2
GASTEIZ-LIZARRA		GERALEKUAK	2	1				F2
Andollu-Estibaliz 1948	(+2,8 km)	BRIGADA ETXEAK	8	6				E2+F1
		BILTEGIAK	11	6	3	C0	D2	
50 URTE ITXIA		BESTEAK	10	4		C0+C2**		2(E2)+2(F1)
		GUZTIRA 2.ATALA	**49**	**22**	**7**	**3**	**1**	**16**
		Portzentaiak 2.Atala		**44.9%**	**14.28%**	**6.12%**	**2.05%**	**32.65%**
GUZTIRA	**143km**		**86**	**46**	**9**	**6**	**1**	**24**
		Portzentaiak		**53.49%**	**10.46%**	**6.98%**	**1.16%**	**27.9%**
VASCONGADOS: 1889-1975		GELTOKIAK	4	4				
1925eko eraikinak		GERALEKUAK	2	2				
MALZAGA-ZUMARRAGA	**22,7km**	BESTEAK	12	10	1			1
40 URTE ITXIA		**GUZTIRA**	**18**	**16**	**1**			**1**
		Portzentaiak		**88.9%**	**5.55%**			**5.55%**
UROLA: 1926-1986		GELTOKIAK	13			C0+C1**	D0+2(D1**)	3(E0)+E3+E1+2(E2)+E5**
1925eko eraikinak		GERALEKUAK	2	1			D2	
ZUMAIA-ZUMARRAGA	**36,6km**	BRIGADAETXEAK	4	1			D1+D1**	E2*
		BILTEGI+KOMUNAK	20	9	1	C0+2(C2**)		3(E2)+3(E0)+E1
30 URTE ITXIA		BESTEAK	7	2			D2	4(E1)
		GUZTIRA	**46**	**13**	**1**	**5**	**7**	**20**
		Portzentaiak		**28.26%**	**2.1%**	**10.86%**	**15.21%**	**43.48%**
SS-HERNANI: 1903-1958		GELTOKIAK	4	4				
1902-1903ko eraikinak		BILTEGIAK	1	1				
		BESTEAK	3	3				
58 URTE ITXIA	11,68km	**GUZTIRA**	**8**	**8**				
		Portzentaiak		**100%**				
PLAZAOLA: 1914-1953/1958		GELTOKIAK	14	8	2		D1	E0+(E2/E4)+F1
1. Atala: 1904		BILTEGIAK	10	7			D0+D2	E2**
2. Atala: 1913ko eraikinak		BESTEAK	8	7	1			
58 URTE ITXIA	84,15km	**GUZTIRA**	**32**	**22**	**3**		**3**	**4**
		Portzentaiak		**68.75%**	**9.375%**		**9.375%**	**12.5%**
BIDASOA:1890/1916-1956		GELTOKIAK	12	10		C0		F1
1.Fasea: 1890		GERALEKUAK	1	1				
2.Fasea: 1916ko eraikinak		BILTEGIAK/KUMUNAK	19	19				
		BRIGADAETXEAK	4	2				2(F1)
60 URTE ITXIA		BESTEAK	5	5				
	51,5km	**GUZTIRA**	**41**	**37**		**1**		**3**
		Portzentaiak		**90.24%**		**2.44%**		**7.32%**
	GUZTIRA 6 TRENBIDEAK		**231**	**142**	**14**	**12**	**11**	**52**
		PORTZENTAIAK		**61.47%**	**6.06%**	**5.19%**	**4.76%**	**22.51%**

A: Desagertua
B: E.G.Oso hondatua/Ruina
C: Kaltetua/
C0: Erabilera gabe
C1: Etxebizitza
C2: Beste batzuk: Biltegi/Korta/...
D: Egoera Onargarrian/Zaharberritu gabe.
D0: Erabilera gabe
D1: Etxebizitza Pribatua
D2: Beste batzuk: Biltegi/Korta/...

E: Zaharberritua; Berrerabilera Publikoa
E0: E.G. Erabilera Gabe
E1: Museoak/InterpretazioZentruak/...
E2: Udalerri mailako zerbitzuak: Udaletxe/Turismo bulegoa/Gazteleku/ Liburutegi/Ekintza anitzeko areto/Udaltzaingo/Eskola...
E3: Eskualde mailako zerbitzuak: (Osasun Zentruak/Institutuak/Posta Zerbitzua...)
E4: Kultura/Ondare/Hezkuntza... Sustapen Elkarte/Taldeak.
E5: Etxebizitza.

F: Zaharberritua; Berrerabilera Pribatua
F0: E.G. Erabilera Gabe
F1: Etxebizitza
F2: Ostalaritza:Aterpetxea/Taberna/Jatetxea...
F3: Beste batzuk: Biltegi/...

*Beste zaharberritze bat behar du.
**Jabego Publikoa/Erabilera pribatua="Okupazioa". BESTEAK: Kotxerak+Tailerrak+Azpizentralak+Biltegi-Etxeak/Etxebizitza Hutsak+Kantina 2014/2015eko datuak.

Irudia ~ *Burdinbideen Ondare Arkitektonikoaren (BOA) egoera-taula, 2014/2015eko datuak.*
Egilea ~ *Urtzi Llano Castresana.*

Aldiri, 2018, I, 33, 37-43, ISSN 1889-7185

edota euren beharretara egokitu eta zaharberritzeko aukera izan zuten. Hutsik geratu zirenen artean, batzuek, salerosketa bitartez edo okupazio bitartez, erabilera hori mantendu dute, eta hutsik edota haietaz arduratuko zen biztanlerik gabe geratu zirenek, berriz, oso denbora urrian euren gainbehera eta desagertze-prozesua hasi zuten.

Okupazio hitzaren esanahia edota definizioa sakon aztertu beharko bagenu ere, ikerketa honetan, jabetza publikoaren erabilera pribatutzat hartuko dugu, eraikinaren benetako jabe den gizarteak egoera horretatik inongo abantaila edo etekinik ateratzen ez duelarik. Errealitate ori gaur egungo gertakaria ez dela gogoratu beharra dago, gure gizartean fenomeno goiztiarra izanik. Neurri bateraino okupazioa gizartearen parte ere den kolektibo baten beharren ondorioz emana dator jabetza baten erabilerarik eza suertatzen denean gehienetan, eta prozesu horretan bi faktore hauek elkarrekin lotzen dira: jabearen ondarearekiko utzikeria eta egoera horrek eskaintzen dituen aukerez baliatzea. Okupazioaren egoera horretan gure burdinbideetako hainbat geltoki aurki ditzakegu eta egoera horrek eraikinetan izan ditzakeen ondorioak orokorrean kaltegarriak izaten dira. Bestalde, horrelako prozesuek dakarten etengabeko ezegonkortasun-egoera oztopoa izan daiteke eraikinaren erabilera gauzatzen dutenen partetik okupatzen/erabiltzen diharduten eraikinarekiko beharko luketen ardura garatzeko[3]. Okupazio-egoeran gure burdinbideetako hainbat geltoki aurki ditzakegu, gehienak ere jabetza publikoko eraikinak. Egoera horrek eraikinetan sortzen dituen ondorioak orokorrean kaltegarriak izaten dira, eraikinen mantentzearen ardura euren gain jasotzen duten salbuespenak badaude ere. Testuinguru honetan, beraz, bi okupazio mota bereiz ditzakegu: eraikinarekiko arduratsua eta arduragabea. Lehenengoan eraikinarekiko ardura dago eta horren mantenu-beharrei aurre egiten saiatuko da. Bigarrengoan, berriz, erabiltzaileak eraikinarekiko ez du inolako atxikimendu edo loturarik garatuko eta eraikinean egiten dituen aldaketak epe laburrera egindako behin-behineko hala moduzko konponketa-moldaketak izango dira, zenbaitetan, eraikinaren egoera orokorraren kaltetan gerta daitezkeenak. Modu batera edo bestera, egoera horretan dauden eraikin guztietan egindako ikuskapen teknikoaren ostean, argi dago arauturik gabeko eta neurri bateko egonkortasuna eskain dezaketen plangintzarik gabeko ekintzak ez direla ondarearentzat mesedegarri eta, bide batez, jabego publikoaren partetik eraikinek eskain dezaketen erabilgarritasuna *gizarteratzeko* edota haien berrerabilerari etekina ateratzeko proposamen eta proiektuak sustatzeko gaitasunik eza aitortzen dutela, egoera hori burdinbideen ondarearen egoera tamalgarriaren ondorio zein isla izanik.

Hausnarketarako zortziko txikia

1. Burdinbideen ondarearen etengabeko galera eta horren isla diren eta hura osatzen duten elementu eraikien egoera orokorra kezkagarria da, ondare horren ahultasunaren adierazgarri eta behar besteko babes maila ez izatearen ondoriozkoa, hala nola azpiegitura-elementu hauek bere osotasunean babesteko lurralde-ikuspegi zabala duten estrategia integraturik ezaren lekuko.

2. Burdinbideek berez duten ondare historiko, artistiko eta kulturalaren balioak ez dira nahikoa elementu azpiegitura hauen iraupena bermatzeko.

3. BOA osatzen duten eraikinetatik hainbatek, zerbitzutik at geratu ostean, erabilera berri ugari jaso dituzte euren barruan, elementu hauen berrerabilgarritasun-maila oso handia zein malgua izan daitekeela ondorioztatuz.

4. Burdinbideen ondare arkitektonikoaren gainbeheraren zergatien artean, azpiegiturak erabilerarik gabe/zerbitzutik kanpo daraman urte kopuruak izan dezakeen eragina bezain faktore garrantzitsuak dira elementu hauek eraikitzeko orduan erabilitako eraikuntza-materialak zein teknikak, hala nola azpiegitura horiek kokatuta zeuden lurraldeko gizarteak eraikin horiekiko izan duen identifikazio- eta sentsibilizazio-maila, eta, horri loturik, eraikin horiek jaso dituzten ondorengo erabilerak edo giza baldintzapena deritzotenak.

5. Burdinbideen ondareak industria-ondareak orokorrean dituen berrerabilera eta balioan jartzeko oztopo ugariez gain burdinbideek berezkoak dituzten ezaugarriei atxikiturik datozen beste eragozpen batzuk ditu, kasu askotan abantailak beharko luketenak izan, horien artean, lurralde-mailako azpiegitura izatearen baldintzapena, zeinak besteak beste administrazio ezberdinen arteko elkarlan eta koordinazioa eskatzen duen. Burdinbideak berrerabiltzeko estrategia bateratuak bideratzeko tresna eta jarraibide egokiak eskuragarri izateak asko erraztuko lituzke ekimen hauek, ondarea bera kokatua dagoen lurraldearen beraren ezaugarriak ondare-azpiegiturak izan dezakeen potentzialean nahiz inguruko baliabideen arteko sinergian eta elkarlanean oinarrituz.

6. Eraikin hauen esku-hartzearen erronka lurralde-mugikortasuneko azpiegitura multzo baten barnean kokaturik daudela ulertzean datza, eta funtzio horri loturik agertzen den erabilera eta testuingurua ulertaraztean. Horretaz gain, eraikinaren nortasuna erarik egokienean mantenduko duten erabilera berriak aurkitzea eta horrek sorturiko beharrekiko moldaketa-prozesua bera litzateke.

7. Gizartearen burdinbideen ondarearekiko identifikazio-maila eta prozesuan esku-hartzea ezinbestekoa da ondarea berrerabiltzeko egitasmoaren arrakasta lortzeko, etengabeko parte-hartze eta inplikazioak erabilgarritasun hori bermatzeko bidean. Hori dela-eta, gizartearen etengabeko elkarreragin eta harremanak bideratzeko aukera emango duten erabilera malguak eskain ditzaketen espazio zein programa dinamikoak garatu beharko lirateke, gizartearen behar geroz eta aldakorragoei erarik egokienean erantzuteko.

8. Edozein mailatako eskuduntza publikoa duten burdinbideetako elementu arkitektonikoak berrerabiltzeko prozesuetan, eraikin horien etorkizuna bermatuko duten erabilera berrien errentagarritasun

3 Eraikinaren jabetza ez izateak, hala nola erabilera-egoeraren erregulaziorik ezak, ezegonkortasun-egoera batean kokatuko dute erabiltzailea etorkizun hurbilari begira eta, ondorioz, eraikinaren beraren ardura jasotzeko prozesua oztopatuko dute.

Irudia ~ *Haizeen Orrazia, 1977. E. Chillida proiektua osatzen duten elementuetako baten kokapen-lanak ikuskatzen, Jose Mª Elosegui ingeniariaren burdinbide-azpiegituran zehar.*
Egilea ~ *Jesus Uriarte.*

ekonomikoa helburu duten proposamenak aurkezten saiatu beharra badago ere, ondarea kokaturik dagoen inguru sozialarekiko gizarte-errentagarritasuna kontuan izan beharko da, hots, gizarteak ondarearen berrerabilerari atera diezaiokeen etekina edo prozesuaren emaitzak gizarteari eskaintzen dion ongizate-zerbitzu maila.

Gure lurraldean erabilerarik gabe geraturiko burdinbideak desagertze-prozesu azkar batean murgilduta daude, garai bateko gizarte baten nortasunaren lekuko isilak, paisaiaren eraldatzaile zein egituratzaile abilak, ondare honen osotasunean oinarrituriko ikuspegi batetik, gizartearentzat berriz berrerabilgarri izateko potentzialari oraindik orain eusten diotenak. Guregan dago ondorengoentzat ondare honen oinordetza eta oroimena erarik egokienean kudeatzea, gizarterako baliabide aktibagarri gisa dituen aukerei etekina ateraz. Hasi gaitezen arin lanean.

///

Bibliografia

Eizmendi Zinkunegi, J. (2010): «Un islote en la rotonda de Gipuzkoa», *Diario Vasco*, Donostia, <http://www.diariovasco.com/v/20101107/opinion/articulos-opinion/islote-rotonda-gipuzkoa-20101107.html>.

Espadas, I.S. (2012): «"Vasco-Navarro" (Lizarra-Gasteiz-Bergara) trenbidearen desagerpena: 1966-1968», *Vasconia*, 38, 1.033-1.054, <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/vasconia/vas38/3810331054.pdf>.

ICOMOS (1999): *Railways as World Heritage Sites*, Ocasional Papers for the World Heritage Convention (1999), Anthony Coulls.

ICOMOS (2013): *The Burra Charter: The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*, 2013, Australia ICOMOS Incorporated. Burwood, ISBN: 0957852843.

Llano Castresana, U; Azkarate, A. eta Sanchez, S (2013): «The value of railway heritage for community development», *Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture XIII*, 131. bol., 61-72.

Macias, O. (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)*, UPV/EHUko argitalpen-zerbitzua, Bilbo.

Olaizola, J. (2014): *Euskadiko trenbideen historia grafikoa. Trenak 150 urte Euskadin*, Proyectos Editoriales SL. Madril, ISBN 978-84-940736-4-9.

Olaizola, J. (2002): *Vasco navarro trena.= El ferrocarril vasco navarro*, Eusko Tren & Eusko Jaurlaritza, Bilbo, ISBN 84-920629-6-7.