

Burdinbideetako esklaboak

Frankismoaren biktimek
zabaldutako bideak

Sukarrieta eta Bermeo arteko burdinbidearen luzapen lanak. Banús Hermanos enpresak preso errepublikarrak erabili zituen zati horretako azpiegiturak eraikitzeko 1953 eta 1956 artean.

EUSKOTREN ARTXIBOA





Altsasu, Ribaforada, Castejón, Agurain, Gasteiz, Sukarrieta, Bermeo... euskal trenbide sareko geltokiak dira egun. Trenak maiztasunez heltzen dira eta zerbitzua eskaintzen digute. Ezin duguna ahaztu zera da, azpiegitura horiek 1936ko Gerran eta frankismoan behartutako langileek egin zituztela: presoak, gatibuak, esklaboak.

ANDER LEON NANCLARES

Eskulan esklaboa erabiltzea ohikoa izan zen frankismoan. Hasieran frontean atzemandako gerrako presoek osatu zituzten langile batailoiak, “suntsitu zutena berreraiki dezatela” lelopean. Gero, gatazka zibila bukatzeaz zela, Francoren “Espainia Berriko” sare penitentziarioaren atal berezia osatu zuten, “*Patronato para la Redención de Penas por el Trabajo*” (Lanaren bidez Zigorretatik Askatzeko Patronatua) deiturikoa. Presoak zigorra laburtzeko aukera zuen, lan egindako egun bakoitzagatik kondenako bi murrizten baitzizkioten. Patronatuaren atzean arrazoi ideologiko eta ekonomikoak zeuden: alde batetik, sistema horrek gerraosteko preso kopuru erraldoia arintzeko balio zuen –etsaia makurrarazi eta umiliatzeaz gain–; eta bestetik, Estatuak diru asko aurrezten zuen, eta kontratistek irabazi ekonomiko handiak izaten zituzten. Patronatu frankista horrek legalki 1995. urte arte iraun zuen.

Zenbaitetan lan pribatuak egin bazituzten ere, ohikoena zen presoak erabiltzea azpiegitura publiko handiak egiteko: errepideak, urtegiak, aireportuak, eta baita trenbideak ere. Azkeneko hauetan izandako lan bortxatuak ez dira behar beste ikertu orain arte, dokumentaziora heltzeko zailtasunengatik –edo, hobe esanda, erakundeek jarri izan dituzten trabengatik–, eta

mota nahiz kolore askotako gobernuek ez dituztelako, orain arte behintzat, ikerketa proiektu integralak sustatu edo babestu. Azken urteetan, interes falta hori konpontze bidean jarri nahi izan da, eta 2021ean RENFE Espainiako tren-operatzaile publikoak webgunean paratu ditu burdinbideetako langileek jasan zuten errepresioaren inguruko informazioa, behargin esklaboen izenen datu-basea eta gaiari buruzko *Los hijos del Hierro* (Burdinaren seme-alabak) dokumentala.

TRENBIDEETAKO LANGILEAK FRANKISMOAREN JOMUGAN

Frankismoarentzat asko izan ziren lanbide bereziki susmagarriak. Ezaguna da maisu-maistren kontrako errepresio bortitza, edo atezainen kontrakoa, eta trenbideetako langileak ere susmagarrien kategoria horretan sailkatu zituzten. Bigarren Errepublikara garaian trenkonpainietan aritzen ziren langileen %88k modu bateko edo besteko errepresioa jasan zuen gerora. Zigor arinenak isunak, lana kentzea edo kaleratzea izan zitezkeen, baina hortik gora atxilotetak, torturak, espetxeratzeak, heriotza zigorrak... zeuden. Errepresio horren adibide da Gumiel de Izán herriko kasua. Burgosko herri horretan 59 gorpuzkin estaltzen zituen hobi bat induskatu zuten 2011n. Denak 1936an fusilatutako trenbideetako langileak ziren.



Gumiel de Izán Burgosko herrian Aranzadi zientzia elkarteak indusketak egin zituen 2011n, hobi bat azalertzeko. Aurkitutako 59 gorpuzkinak trenbideetako langileenak ziren. Frankismoak "susmagarrien" artean sailkatu zituen Bigarren Errepublika garaian tren konpainietan aritutako langile guztiak.

ARANZADI / OSCAR RODRÍGUEZ

XIX. mendean Espainiako Estatuan lehen trenbidea eraiki zuten, eta hori egiteko ere esklaboak erabili zituzten. Liburu gehienetan 1848an inauguratutako Kataluniako Barcelona eta Mataró artekoa agertzen da lehen linea bezala, baina egiari zor, 1837an inauguratu zuten estatuko lehen burdinbidea, La Habana eta Bejucal artekoa, Kuba oraindik espainiar koroaren menpe zegoenean. Kolonia hartan esklabotza legala izan zen 1886 urtera arte, eta ekonomia kapitalistaren legerari jarraiki, hasiera eman zioten trenbideetako obretan eskulan esklaboa erabiltzeko *ohitura* aski ezagunari. Trena, noski, ez zen herritarrek erabiltzeko, kanaberetako azukrea irlatik kanpora esportatzeko baizik.

XX. mendeko lanen kasuan, aldiz, trenbideen eraikuntzan presoek izan zuten parte-hartzea ilunpean egon da hamarkada luzez. Azken urteetan Nafarroako Unibertsitate Publikoko Fernando Mendiolak eta Juan Carlos García-Funesez ikertu dituzte gehien bortxazko lan horiek, eta burdinbideen inguruan egindako ikerketen emaitzak plazaratu dituzte doktoretza tesi batean eta hainbat argitalpenetan.

Lan bortxatuek balio
zuten gerraosteko
preso kopuru
erraldoia arintzeko,
eta Estatuak diru asko
aurrezten zuten

ANDALUZIAN HILDAKO EUSKAL PRESO ESKLABOAK

Suntsitutako trenbide lineak berreraitzea izan zen zeregin nagusietako bat gerra garaian eta diktaduraren hasierako urteetan: zubiak konpondu edo berregin, tunelak indartu, errailak bere tokian kokatu, ezpondak ziurtatu... Erregimen berriak funtsezko azpiegitura horiek berreskuratu behar zituen arrazoi ekonomiko eta estrategiko-mi-

litarrengatik. Zeregin horretan 9.000 preso inguru ibili ziren, gehienak gerran atzemandakoak.

Euskal Herriko trenbide sareek ez zuten kalte handiegirik jasan 1936ko Gerran, beraz gure inguruan ikerlariek ez dute horrelako berreraikuntza lanen aipamen askorik aurkitu; baina euskal presoekin zerikusia duen ezbehar baten berri badakigu. 1938ko abuztutik 1940ko abuztura Extremadura eta Andaluziako hainbat herritan trenbideak konpontzen ibili ziren, eta lan horien artean garrantzitsuenetakoak izan ziren Sevillako Alanis de la Sierra herriko tren geltokia berreraikitzea eta segurtasun trenbide bat sortzea. Baina zergatik zegoen hondaturik geltoki hura? 1937ko azaroaren 19an gertaturiko istripu baten ondorioz. Egun hartan, abiaduran zihoan tren bat errailetik irteten zen eta bagoietan zihoazen 72 lagun hil ziren: haietako 57 Andaluziara derrigorrezko lanak egitera eramandako euskal preso errepublikarrak ziren.

Oraindik ez da guztiz argitu istripu horren zergatia, eta Alanis de la Sierrako hilobian ustez lurperatuta dauden

biktimen gorpuzkiak ere ez dituzte aurkitu, Aranzadi zientzia elkarte horretan ahalegindu izan den arren. 2009an Sabin Egilior zinemagileak historia hori gogoratu zuen *El largo viaje* (Bidai luzea) dokumentalean, eta senideek omenaldia egin zieten tren hartan hildakoei.

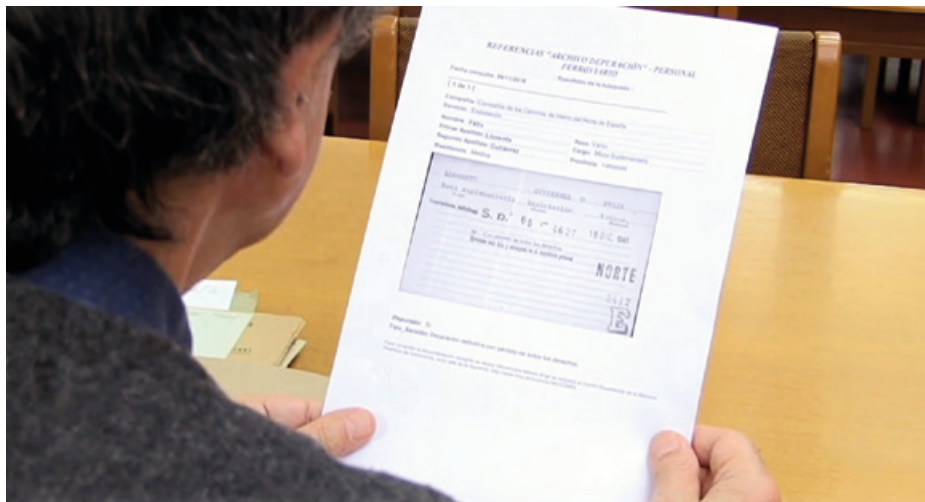
TRENBIDEEN BIKOIZKETA ERIBERAN ETA ARABAKO LAUTADAN

Behin suntsitutako gehiena konponduta, batez ere 1940tik aurrera beste eginkizun bat agindu zieten enpresei eta langile esklaboei: dagoeneko mar txan zeuden hainbat burdinbideren ondoan bigarren burdinbide bat erakitzea. Trafiko handia zuten ibilbideak arintzeko asmoz egin ziren trenbide bikoizketa horiek, trenen joan-etorria errazagoa izan zedin. Horretarako etxetik urrun espetze zeuden preso politikoak erabili zituzten. Gatibu horiei beste gazte multzo handi bat batu zitzaizen hortik gutxira, 1915etik 1920ra bitartean jaiotako gizonezkoak.

Belaunaldi horiei Bigarren Errepublikan egokitu zitzaizen zerbitzu militarra egitea, baina agintari frankistek ez zuten soldaduska hori kontuan hartu eta zerbitzua osorik berreginarazi zieten. Haietako asko, *desafecto* labela zutenak (erregimenaren kontrakoak), langile batailoien parte bihurtu zituzten. Gure inguruan bi izan ziren esklaboek bikoiztu zituzten trenbideak: Castejón-Cortés-Zuera eta Altsasu-Agurain-Gasteiz ibilbideak egiten zituztenak.

Nafarroa hegoaldeko linean, Castejón eta Cortésen arteko tartea bikoizten, 1.500 eta 3.600 langile artean aritu ziren, garaiaren arabera. Obrek bi urteko iraupena izan zuten, 1938tik eta 1940ra eta bi langile batailoio ibili ziren: 13.a eta 149.a. Mugikortasun handia eskatzen zuten lanak ziren eta horrek ikerketa zaildu du, arrasto dokumentalak urriak baitira. Langileen presentzia dokumentatuta dago zonaldeko hainbat herritan, besteak beste Castejónen, Ribaforadan eta Cortésen; baina hortik aurrerako datuak aurkitzea ez zaie erraza egin ikerlariari. Dirudienez ofizialen eta agintarien egoitza nagusia Castejónen zegoen, eta langileen lotarako lekua mugitzen joaten ziren lanak eskatzen zirenean.

Altsasutik Gasteizerainoko linea bikoizteko obrak 1938an hasi ziren eta 149. eta 151. batailoioak aritu ziren, 1.150 langile inguru -1943 eta 1944an



Los hijos del hierro dokumentalaren irudia. Azken urteetan RENFEk bere langileen memoria historikoa berreskuratzeko urratsak eman ditu eta dokumentazio ugari jarri du ikerlarien eskura.

Castejón eta Cortés arteko trenbide zatia bikoizten 1.500 eta 3.600 langile artean aritu ziren, garaiaren arabera

Zigortutako Soldaduen 95. Batailoia ere aritu zen, dirudienez-. Inguru horretako lanak ez ziren trenbidera mugatu, hainbat langile Altsasuko Orubeko harrobian harria ateratzera eta prestatzera ere behartu zuten, trenbideko lanetan erabiltzeko.

Sakanatik Agurain arteko tartea atontzen ibili ziren langileak identifikatzeko lanetan ari zirela, ikerlariak ezusteko laguntza jaso zuten Altsasuko udal artxibotik: garai haietan udal medikua zenak egindako langileen neurketa eta azterketa medikuen emaitzak eskuratu zituzten Mendiolak eta García-Funesez. Horri esker 151. batailoia 83 partaideak zein ziren jakitea lortu dute, eta berriz ere ezustekoa: haien artean euskal herritar bakarra dago, 1919an Artzentalesen (Bizkaia) jaiotako Joaquín Rebollón Cirion.

SUKARRIETA ETA BERMEO ARTEAN, PRESOK IHESI

Trenbideetako preso esklaboek aurretik existitzen ez ziren linea berriak ere ireki edo lehendik zeudenak luzatu zituzten. Aurrena lurra prestatu behar zen, lubakiak zabaldu, tunelak egiteko mendiak zulatu, ibaiak zeharkatzeko zubiak erai ki, geltokiak eta nasak prestatu... Euskal Herrian badugu halako lanen adibiderik: Zornotzatik Sukarrietara zihoan linearen luzapena, Mundakatik barrena, Bermeoraino heltzeko helburua zuena. Aurreko kasuekin konparatuta, obra hori oso berandu egin zen, 1953 eta 1956 artean, eta Banús Hermanos izeneko enpresak azpikontratatu zituen presoak. Zabalera estuko trenbide zatiaren eraikuntzan gutxienez 60 presoren parte-hartzea dago dokumentatuta, baina ez dago behartutako langilerik identifikatuta.

Juanjo Olaizola historialariaren *Tra-bajo forzado y ferrocarril* (Lan bortxatua eta trenbidea) argitalpenaren arabera, gatibuen hasierako zeregina 500 metro-tako ibilbidea irekitzea izan zen, baina tartean hiru tunel egin behar zituzten, 310 metro lur azpitik. Geroago beste lan batzuetan ere ibili ziren presoak, errailak jartzen edo biltegiak eta geltokiak kokatzeko lurra lisatzen. Burdinbideetako lanak egiteaz gain, preso batzuek Bermeoko portuko kaia luzatu zuten 20 metrotan. Preso horiek guztiak Urdabai inguruko lanetan aritu ziren bitartean ihesaldiak ere izan ziren, jakina, eta 1953an gutxienez bi lagunek lortu zuten ospa egitea, Olaizolak Espainiako Justizia Ministerioko hainbat dokumentutan egiaztatu duenez.

Fernando Mendiola (NUP)

“RENFE izan da autohistoria kritikoa egin duen enpresa handi bakarra”

Nondik abiatu zen proiektu hau?

Edurne Beamuntekin batera Pirinio-tako Langile Batailoien ikerketa burutu genuen. Arlo ekonomikoan sakontzen jarraituta, burdinbideen inguruan materiala egon zitekeela ikusi nuen. Aldi berean, Juan Carlos García-Funesek lan penitentziarioaren inguruko doktoretza tesia bukatu zuen. Burdinbideen Artxibo Historikoarekin harremana izan genuen eta bertatik heldu zitzaigun proiektuan parte hartzeko eskaera.

Zertan datza?

RENFEk bere langileek jasan zuten errepresioaren inguruko ikerketa abiarazi nahi izan zuen, eta behin informazioa lortuta, datuak jakinarazteko webgunea sortu. Bere langileen kontrako errepresioa eta fusilatzeak interesatzen zitzaizkien gehienbat. Gurea zeharkako atala da, langile batailoiko kideak ez baitziren trenbideetako beharginak gerra baino lehen. Hala ere, lortu dute esklaboek egitasmo handi horretan euren toki edukitzea.

Horrelako egitasmoak ez dira ohikoak...

Egia esan, ez. Askotan erakundeak eta beraien politikak kritikatzeko ditugu, eta hori egiten jarraitu behar dugu, baina RENFE izan da autohistoria kritikoa egin duen enpresa handi bakarra. Iritzi aldaketaren adibidea jarriko dizuet: 2008an Altsasuko Udalak burdinbideetako obretan bortxaz aritutako langileen omenez eskultura jarri nahi izan zuen herriko tren geltokian. ADI-Fek baimena ukatu zien eta horregatik oroigarri hori hirigunearen erdian kokatu zuten, udaletxearen aurrean. Lehen baimena ukatzen zuenak orain oroimena sustatzen du.

Aldaketa handia, beraz.

Bai, gainera webgunearen aurkezpen ekitaldian, garaiko Sustapen Ministroak, Jose Luis Abalosek, damu deklarazioak egin zituen: “Adiskidetzea atzera ez begiratzea zela uste genuen. Oker ginen”. Lehenengo aldiz, PSOEko goi kargu batek, publikoki aitortu zuen trantsizioaren memoria politika akatsa izan zela.

Lanean segitzen duzue zuen ikerketekin?

Beste gai batzuk ikertzen gabiltza eta zeharka burdinbidearena ere azaltzen da. Nafarroako Erriberan milaka bortxazko langile ibili ziren eta dokumentazio hori ez dugu topatu. Ate batzuk jotzeko ditugu oraindik, agian egunen batean sorpresaren bat egongo da.

Fernando Mendiola Nafarroako Parlamentuan errepresaliatuei buruz egindako agerraldi batean.

FOKU / IÑIGO URIZ



Franco diktadoreak berak inauguratu zuen Sukarrieta eta Bermeo arteko trenbide zatia 1956ko abuztuan, iturri batzuen arabera bukatuta ez bazegoen ere. Dagoeneko zereginik gabe, hor aritu zen presoek langile batailoia bi multzotan banatu zuten: talde bat Madrilgo Mirasierrako destakamendura bidali zuten, eta bestea Murtziako La Unión-era, lan gehiago egitera.

Trenbideetako lan bortxatuak kudeatu zituen patronatu frankistak 1995. urtera arte jarraitu zuen legala izaten

ISSAC ARENAL, ESKLABO BAT ALTSASUKO HERRI LANETAN

Dokumentazio faltaren edo dokumentazioa bera kontsultatzeko dauden oztopoen ondorioz, sarritan preso egondakoen testigantzak erabili ohi dira iturri gisa. Trenbideetako azpiegiturretan esklabo lanean aritu ziren gatibuen artean, Isaac Arenalen autobiografia nabarmendu dezakegu. Herri askotan ibili zuten lanean Arenal, tartean Altsasuko herri lanetan, eta *95 Batallón de Soldados Trabajadores* (Langile Soldaduen 95. Batailoia) liburuan bere bizipenak kontatzen ditu naturaltasun osoz. Sarean erraz aurki dezakegun argitalpenean, eguneroko lan gogorra aipatzen du, material astuna bizkarrean eramanez egin beharreko ibilaldi luzeak, barruraino sartzen zitzaion hotz hezea, janari urri zein txarrak ase ezin zuen gosea, lankideek pairatutako lan istripuak, zorriak, higiene falta, diziplina gogorra, zigorrak, jipoiak, umilazioak. Lanaldiak astelehenetik larunbatera izaten ziren, goizeko 8:00etatik iluntzeko 18:00ak edo 19:00ak arte, urtaroak eskaintzen zuen argi naturalaren arabera. Igandetan meza izaten zen eta batzuetan formazio moralerako hitzaldiak ematen zizkieten. Jaieguntan senideen bisitak jasotzen zituzten presoak salbuespena ziren.



Goiko irudian, Hernaniko trenbide zatian lanean harria botatzen 1953an. Behean, *El largo viaje* Sabin Egilior zinemagilearen dokumentalaren fotograma; Sevillako Alanis de la Sierrako hilerrian 57 euskal preso errepublikarren gorputzen bila ari dira, 1937an tren istripu baten ondorioz hildakoak.

Lan egiteko makinaria urria eta eskasa izanik, gabezia hori ordezkatzeko, gatibuen esfortzu fisiko itzela behar zen. Enpresak arropa unformatua eskaintzen zien, derrigorrez jantzi beharrekoa, presoak erraz identifikatzeko. Mugikortasun handia zela-eta, lotarako behin-behineko barrakoiak erabiltzen zituzten, gutxieneko baldintzak betetzen ez zituzten tokiak umelak, neguan oso hotzak eta udan beroegiak. Baldintza anker horietan bizi baziren ere, langile batzuek beren borondatez segitzen zuten lanean, soldata apur

baten truke, baina gainontzekoen kondizio beretan, izan ere, espetxe zigorra beteta izan arren, erbesteratze-kondena oraindik indarrean zuten langile horiek.

Urteak aurrera joan ahala trenbideetako lan behartua gutxituz joan zen, 1957an desagertu arte. Hamarkada batzuk pasa dira baina milaka preso horiek esklabotza egoeran eraiki zutena oraindik erabilgarri dago. Azpiegitura horiei esker batzuk aberastu ziren, gu mugitzen gara eta beste askok bizitza galdu zuten. ●