

no es de madera como antaño y, sin ser ninguna maravilla, resulta confortable. Lo que continúa siendo auténtico es el ruidoso traqueteo. La moderna tecnología de los bogies Minden Deutz o los GC-1 no ha llegado a los veteranos Ganz. Ni creemos que les llegue nunca.

Después de pasar por encima de un frenético mundo de autopistas y enlaces de carreteras y atravesar un corto túnel, el correo deja la cuenca

**A** la 4006 aún le quedan arrestos para tirar valientemente del convoy

del Urumea y entra en la del Oria. El trazado de este ferrocarril es un continuo pasar o saltar de cuenca en cuenca de los ríos que se le atraviesan en su recorrido. Pese a los consejos del maquinista veterano, en las cerradas curvas tengo

ocasión de comprobar que a la mugrienta y atropellada cocodrilo 4006 aun le quedan arrestos para tirar valientemente del convoy y subir las cuestas sin desfallecimientos. El día es húmedo y neblinoso. Los muros de contención rezuman agua. El musgo se adhiere a las piedras negras de tanta humedad.

El correo contornea los meandros del Oria que baja muy terroso y crecido. En Orio nos saluda el alegre colorido de los pesqueros fondeados en la ría aprobados a la corriente. Creo que fue Pío Baroja quién dijo que si el Mediterráneo es luz, el Cantábrico es colorido. Ni más ni menos. En el puerto de Tarragona, a la plena luz del sol, los pesqueros del Orio habrían pasado totalmente desapercibidos. Pero en esta brumosa mañana norteña destellan alegremente a través del txirimiri, algo que la retina del viajero agradece sinceramente.

De la cuenca del Oria pasamos a la del Urola tras haber desfilado a marcha moderada por el viaducto en curva de los Altos de Orio y pasado re-



Un tren San Sebastián-Bilbao conducido por una locomotora ASEA de la primera generación, cruza el viaducto de Orio.



vista a las huertas y jardines traseros de Zarauz que vive de espaldas al tren. El se lo pierde.

La entrada en la cuenca del Urola se efectúa por lo alto de un espectacular viaducto de hierro que cruza la amplia ría y desemboca en Zumaya. De las fangosas orillas puestas al descubierto por la marea baja afloran la quilla y las cuader-

**H**aciendo honor a su nombre y tradición se para en todas las estaciones

nas de dos viejos precios que llevan allí por lo menos desde 1970 cuando los vi por primera vez desde la ventanilla del Pullman.

En 1940, si mal no recuerdo, un terrible huracán —el mismo que atizó el incendio de Santander— tiró, en este mismo viaducto, un tren a la ría. Sólo se salvó la máquina. Todos los coches acabaron en el agua.

El correo, haciendo honor a su nombre y tradición, se para en todas las estaciones, pero en la de Zumaya Empalme todavía más. Como si fuera en señal de respeto y condolencia a su extinto colega el Ferrocarril del Urola o Zumaya-Zumárraga que ha dejado de existir en febrero de este mismo año. Las vías de ambos trenes se extienden paralelas, brillantes por el uso las del Euskotren y cubiertas ya de óxido las del Urola, lo cual me produce gran tristeza, una tristeza infinita. El valle del Urola ya no será el mismo sin su traqueteante tren ni volverá a resonar con su estrafalaria sirena. Sic transit gloria mundi.

**ADIOS AL UROLA.** Saliendo hacia Deva las vías de ambos ferrocarriles corren juntas y paralelas durante un par de kilómetros o cosa así, produciendo una impresión de tren importante. Después de la fábrica de cemento Rezola se separan y cada una tira por su lado, sólo que mientras nosotros llegaremos a Bilbao, las del Urola desembocarán en el infinito ferroviario...

Otro salto de carnero por encima de las verdes colinas norteñas y pasamos de la cuenca del Urola a la del Deva después de haber oteado la inmensidad del mar Cantabro por el que, siglos ha, se aven-

**E**n Durango, se pueden ver todavía 'cocodrilos', locomotoras Asea y viejos coches Ganz"

turaron los grandes navegantes y descubridores vascos entre los que destaca en lugar de honor el gran Elcano que en Guetaria tiene un monumento de piedra que conmemora su gesta alrededor del mundo: "Primur circummediste me". Lástima que el tren pase unos pocos kilómetros al sur de esta ilustre villa marinera.

Deva, contrariamente a Zarauz, hace al tren el honor de dejarlo desfilar por su paseo a orillas de la playa.

Deva es una villa consciente de la importancia del ferrocarril. La estación está justo a orillas de la ría en la que se entrenan sus equipos de traíneras.

A partir de Deva el tren sigue el curso del río con la mira puesta en el Alto de Areitio que separa de hecho las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya y se detiene en poblaciones tan importantes como Eibar y Elgoibar en donde el viajero observador tiene ocasión de comprobar como en Euskadi, desarrollo industrial y una agricultura arcaica conviven estrechamente, sin traumas. El zumbido de las potentes factorías metalúrgicas se mezcla con el balido de los lanosos corderos, y los altos bloques de viviendas miran de tú a tú a viejísimos caseríos agarrados a las empi-

nadas laderas del valle cuya extrema estrechez ha obligado a los pueblos a crecer en altura creando un resultado ligeramente caótico. De las galerías de los pisos cuelga la ropa puesta a secar con más optimismo que efectividad. El tiempo continúa metido en agua y llovizna.

### COMO LA SELVA NEGRA.

Gruñendo y chirriando el correo trepa al Alto de Areitio, entre prados verdes y bosques de oscuras coníferas semejantes a abetos que le confieren un sorprendente aire de Selva Negra alemana. El pino ha ganado la partida al haya tradicional. Crece más deprisa y así se puede vender antes a las papeleras de Tolosa. Tras cruzar el túnel de cierta importancia el correo se asoma a la llanura del Duranguesado, la antesala del Gran Bilbao. A ambos lados de la vía se pueden descubrir numerosos caseríos del más puro y rancio estilo vasco, y aldeanos que siegan los prados con la dalla tradicional desdeñando las modernas motosegadoras. Pese a los avances de la técnica el vasco de pura cepa se muestra reacio a abandonar los aperos seculares. Se le ve feliz dallando a mano, como si se realizara más a fondo (si es que puedo emplear esta expresión contemporánea). Los más tradicionalistas se siguen tocando con la txapela de amplio vuelo como en los cuadros de Zuloaga.

La parada es de rigor en Durango, sede de los talleres de la Compañía. Por lo que puedo ver todavía se conserva bastante material antiguo: cocodrilos, las locomotoras ASEA y viejos coches Ganz. Incluso unidades "navales". Lo que no se ve por parte alguna son aquellos formidables automotores Ganz. Se agradecería a algún amigo del ferrocarril de Bilbao o San Sebastián que nos pusiera al corriente del material de época todavía en servicio, porque parece que los nuevos automotores no son tantos como para permitir retirarlos en masa.

De Durango a Bilbao el ferrocarril sigue el curso del Ibaizábal también muy crecido en esta lluviosa primavera de 1988. Hacia el Sur, entre la neblina, se difuminan las alturas de Sierra Gorbea. En Amorebieta recorreremos la parte baja del "triángulo" que lleva a Bermeo, y en Zua-

El viejo correo de los Vascongados inicia la subida al túnel de Areitio desde Zaldívar.



La locomotora ASEA de los Ferrocarriles Vascongados, tenía un notable parecido con las 7000 del Norte. Estación de Durango.



Un automotor GAN2, tomando a toda marcha el viaducto de Orío, con un convoy San Sebastián-Bilbao. Los coches que remolcan son también de origen húngaro.



**D**espués de Galdácano y Basauri desaparece todo vestigio de vida pastoril



darme tiempo a investigarlo más a fondo. Debo de consignar que en todo el viaje los cruces se han producido al minuto, sin que se produjera la menor espera o contratiempo. Las atracciones del parque de Archanda en lo alto de una loma nos indican que estamos llegando a Bilbao lo cual parece animar al viejo correo, que se arranca con un brioso trotecillo, como un caballo que ha olfateado la cuadra al final del camino. En esta parte final del recorrido la vía es doble y en general está en bastante buen estado.

Después de Galdácano y Basauri desaparece todo vestigio de vida bucólica y pastoral y nos abrimos paso entre los detritus de la "civilización" del siglo XX. El Ibaizabal ha desembocado en la achocolatada corriente del Nervión y ahora rodamos por las cerradas curvas de su orilla derecha. Muy pronto surge ante nosotros la iglesia y el puente de San Antón. El correo nos deja en la estación de Achuri, en pleno corazón del Viejo Bilbao que viera nacer a don Miguel de Unamuno en cuyo libro "Paz en la guerra" recoge unos versos populares que no nos resistimos a transcribir como colofón de esta apresurada y modesta crónica viajera.

*Un gran viajero  
Lord de Inglaterra  
Vió mucha tierra  
Vino a Bilbao*

*Nuestro comersio  
Nuestra riqueza  
Nuestra grandesa  
Quedó Espantao*

**Nota.** Las fotos que ilustran este reportaje estan tomadas en 1973 y 1974, es decir cuando este tren era de los Vascongados, y todavia no había pasado a FEVE. Su color era el ocre-castrense que, pese a su escasa vivacidad, resultaba muy "ferroviario". Estas mismas fotos —y muchas más— aparecerán en mi próximo libro "Vía Estrecha".



**El Pullman Bilbao-San Sebastián, cruza el viaducto de Zumaya. En 1940 un huracán desahorado tiró al agua un tren en este mismo viaducto.**

zo (si mal no recuerdo) tengo ocasión de contemplar un viejo coche hecho trizas en una vía muerta que, si los

ojos no me engañan, es un Metropolitan Carriages que en su día formó parte del legendario Pullman de Vascon-

gadas (cuyos otros dos hermanos forman parte en la actualidad del Transcantábrico). El correo arranca sin