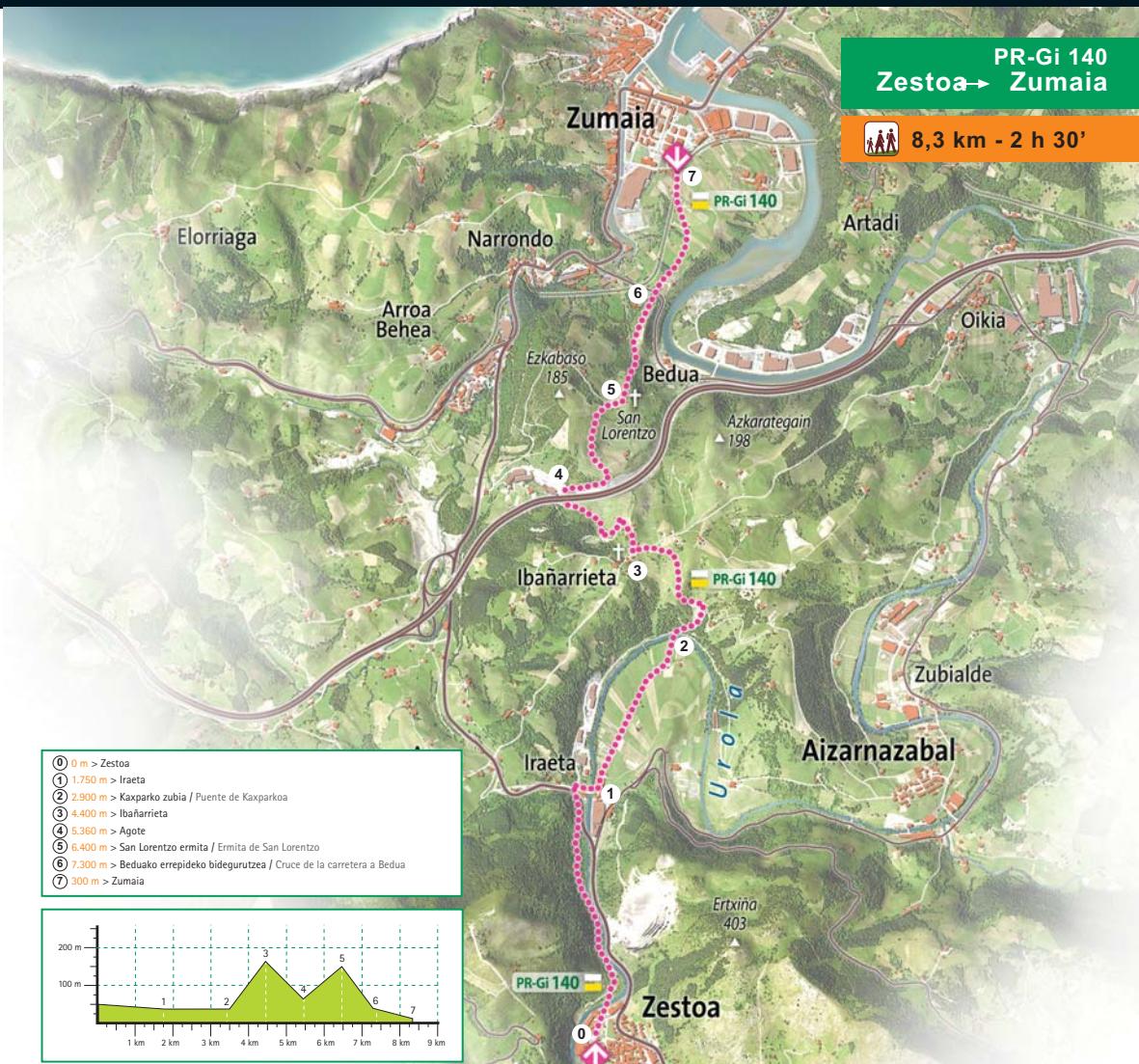


## 6 ZESTOA → ZUMAIA



Hurrengo ibilbidearen zati baten oinarria garai batean bi herriak batzen zituen bidea da eta, jatorrikoaren aldean ezberdina bada ere A-8 autobidea eta beste azpiegitura batzuk direla-eta, bi herrien historia komuneko elementu ugari erakusten dizkigu. Gainera, ibilbide erraza da eta, horrenbestez, nornahik egin dezake. Ibilbidea Zumaian hasiz gero, abiapuntua Urbietaenea baserrian dago, herri eskolaren ondoan; hala ere, aipatzeko da inguru hori asko aldatzen ari dela hirigintza aldetik eta, horregatik, itxura aldatu egingo dela laster. Ibilbidea Zestoa-Zumaiara egiten badugu, berriz, Urola bailarako tren-geltoki zaharrean joan behar da; hain zuzen ere, horixe iruditzen zaigu norabiderik egokiena. Beraz, tren-geltokira joan eta burdinbide izandakoan aurrera jarraitu behar da. Jende ugari ibiltzen da bertan, eta ibilbidearen hasiera markatzen du. Handik gertu, Urola harana estutu egiten da, baina, trena pasatzeko eraikitako hainbat tuneletan barrena haranean behera joango gara.

La siguiente propuesta basa parte de su recorrido en el camino que antiguamente unía a ambas poblaciones. El trazado, aunque hoy día alterado respecto al original por la construcción de la autopista A-8 y otras infraestructuras, nos identifica muchos elementos de la historia común de ambas poblaciones. Además, se trata de una ruta fácil y por lo tanto ideal para todos los públicos. Si iniciamos la travesía desde Zumaia el punto de arranque se sitúa junto al caserío Urbietaenea, cerca del instituto de Zumaia, si bien, hay que indicar que este lugar se halla en pleno desarrollo urbanístico, por lo que su fisonomía puede ir cambiando en los próximos años. En caso de hacer la excursión en sentido Zestoa - Zumaia, dirección que nos parece la más apropiada, debemos aproximarnos a la antigua estación del tren del Urola. Desde aquí continuaremos por la plataforma hoy convertida en una frecuentada vía verde y que nos marcará el inicio del recorrido.



Ezkabaso

Urolako trenak 1926. urtean hasi zuen bere ibilera, eta bultzada handia eman zion bailarako ekonomiari, turismoa (batik bat, Zestoako bainuetxeak) eta beste sektore batzuk bultzatzeaz gain. Hala ere, gutxi iraun zuen: 60 urte besterik ez.

Gaur egun, nostalgiaz oroitzentz dute askok eta askok, eta berriz ere abian jartzeko proiektua badago.

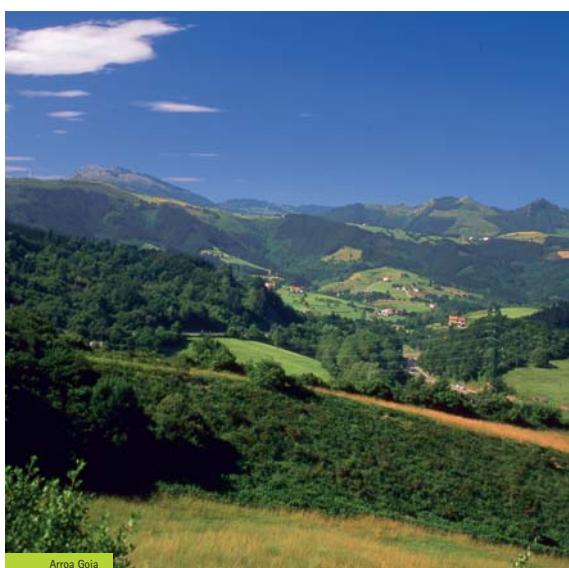


Arroa Goya



Trenbidearen ibilbidea - Via verde

Cerca de aquí el valle del Urola se angosta, pero varios túneles construidos para el ferrocarril nos conducirán valle abajo. El tren del Urola fue inaugurado en 1926, y dio un impulso muy importante a la economía del valle, además de favorecer a sectores como el turismo y especialmente al balneario de Zestoa. Sin embargo su vida fue breve, de apenas 60 años, que muchos recuerdan ahora con nostalgia, aunque ya existe un proyecto para su reapertura.



Arroa Goya

Amaieraraino jarraitu behar da burdinbide ohi horretan aurrera, Iraeta azoraino, eta, bertan, Urola ibaiak marrazten duen meandro zabalean sartu; hain zuzen ere, erribera zabal eta lau hau Gipuzkoako lurrardearen erliebe malkartsuaren kontrapuntua da. Baratzeko eremua zeharkatu eta ibaia leku lasai eta bakarti batean gurutzatu behar da. Bertatik, bide bat Ibañarrieta gainera doa; hainbat benta izan ziren bertan jende gehiago ibiltzen zen garai batean. Behera egin eta autobidea gurutzatu behar da, eta berriro ere gora egin, San Lorentzoko ermita bakartiraino.

Handik hurbil Bedua dago; Zestoako portua izan zen mendeetan, baina Euskal Herrian ekoizten zen burdina salerosteko gune esanguratsua ere. Handik aurrera, bideari minuto batzuetan jarraitu eta Zumaiara heltzen da.



Basusta gaina - Zumai



Zumaia

Continuaremos por esta vía verde hasta su fin en el barrio de Iraeta, donde nos adentraremos en el amplio meandro que aquí dibuja el Urola, una extensa llanura aluvial que supone un contrapunto al relieve accidentado que caracteriza la mayor parte del territorio guipuzcoano. Después de atravesar una zona de huertas cruzaremos el río en un lugar tranquilo y solitario, y una senda nos conducirá hasta el alto de Ibañarrieta, emplazamiento de varias ventas en una época pasada de mayor tránsito por la zona. Desde aquí deberemos descender para salvar la autopista, y ascender de nuevo hasta la solitaria ermita de San Lorenzo. Próximo a este lugar se ubica el enclave de Bedua, que fue durante siglos el puerto de Zestoa y lugar de importante intercambio comercial para la producción y venta del hierro vasco. A partir de aquí el camino desciende hacia Zumai, localidad que alcanzaremos en unos minutos.

## Burdinolak Gipuzkoan Las ferrerías en Gipuzkoa

Burdinolak Euskal Herriko industrializazioaren aitzindariak direla esan liteke. Erdi Aroan poliki-poliki bilakatu ziren baina, XII. mendetik XIV. mendera bitartean, aldaketa kualitativo nabarmena jazo zen. Izan ere, uraren aprobatxamendua hedatzen hasi zen orduan metalak lantzeko prozesuetan aplikatuz eta, horretarako, herrialdeko ibai-sare zabala erabili zen. Hartara, burdinola hidraulikoak Gipuzkoa osoan hedatu ziren. Bestalde, burdinolako jardunak egur-ikatz eta burdin harri kopuru handiak behar zituen, eta ikazkintza eta, ondorioz, burdinolak hornitzeko basomozketa orokorra hainbeste hedatu ziren, Nafarroatik egurra importatu ere egin behar izan zen.

Burdina urtzeo, burdinola hidraulikoak mineral birrindua sartzen zuten labean; bertan, temperatura 1.300 gradiukoa ere izan zitekeen. Ondoren, forja-lana egiten zuten, zikinak kentzeko metalari. Burdinolak pixanaka desagertu ziren, labe garaiak ezarri ahala, eta, XIX. mendearaino amaiar, azken burdinola itxi zuten.

Las ferrerías pueden considerarse las precursoras de la industrialización del País Vasco. Tras una lenta evolución durante la Edad Media es en el cambio del siglo XIII al XIV cuando se produce un salto cualitativo en su desarrollo técnico. En esas fechas se inicia un aprovechamiento generalizado del agua en los procesos de elaboración del metal, y para ello se utiliza la amplia red de cursos fluviales del territorio. Así, las ferrerías hidráulicas se propagaron por toda Gipuzkoa. Por otro lado la actividad de las ferrerías necesitaba de carbón vegetal en grandes cantidades y de mineral de hierro. El carboneo y la consiguiente tala generalizada de bosques para proveer a las ferrerías se extendió de tal manera que se llegó a tener que importar madera de Navarra. La fundición del hierro en las ferrerías hidráulicas se realizaba introduciendo el mineral triturado en el horno, en el que se podían alcanzar temperaturas de 1.300 grados, y posteriormente se hacía la labor de forja para eliminar impurezas en el metal. La paulatina desaparición de las ferrerías vino de la mano de la implantación de los hornos altos, y es así como a final del siglo XIX la última de ellas ve concluir su actividad.