ASOCIACION DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE GUIPUZCOA

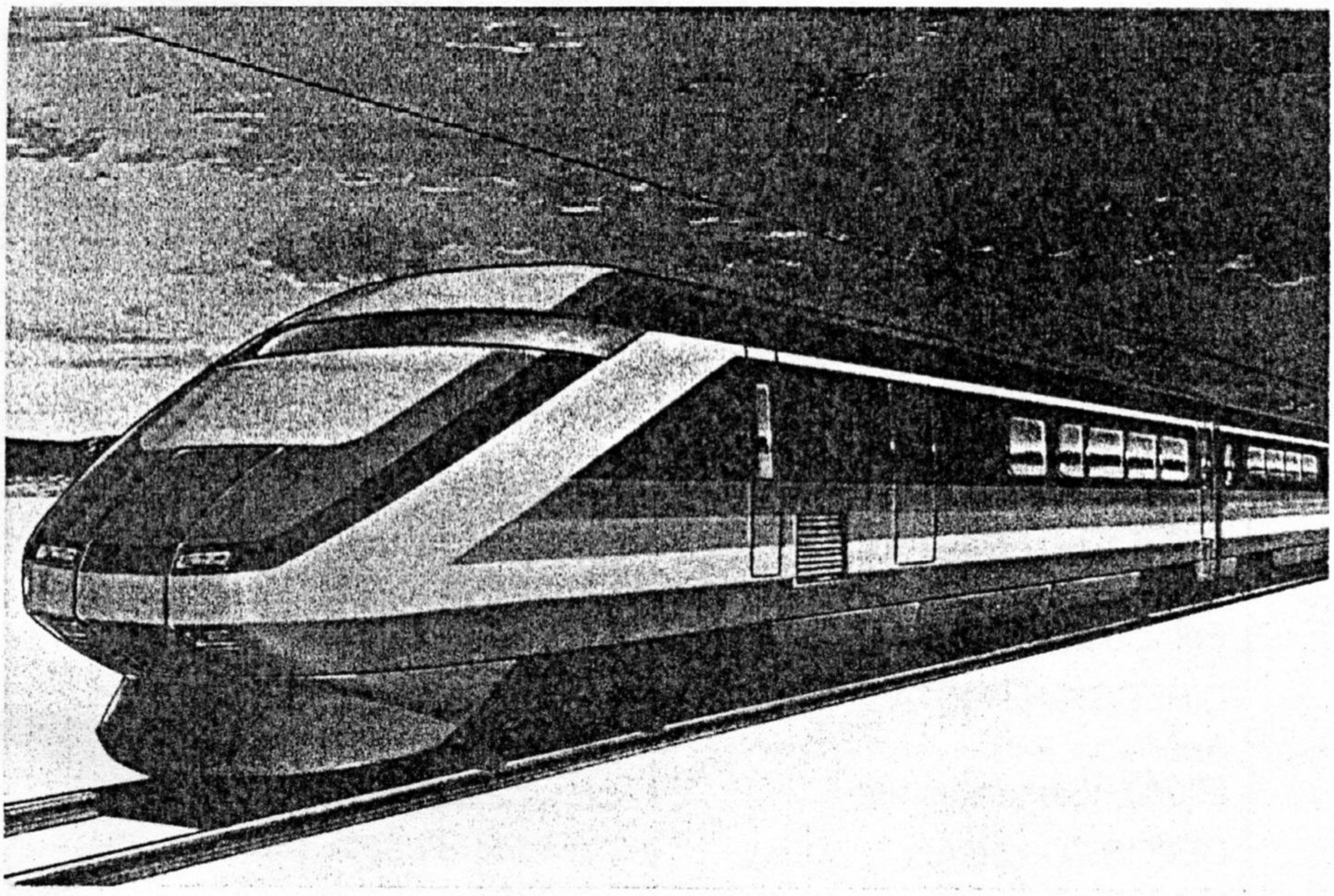
TREN CORREO

GUIPUZKOAKO BURNIBIDEAREN LAGUNEN ELKARTEA

MAYO - AGOSTO

NUMERO 14

LAS OBRAS DE RENFE DE NUEVOS SERVICIOS



BRAZATORTAS

TREN CORREO

BOLETIN INTERNO DE LA ASOCIACION DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE GUIPUZCOA

— — — —

PUBLICACION BIMENSUAL

DIRECTOR:
Juanjo Olaizola

REDACTOR:
Luis Blas Sedano

COLABORADORES:
Pedro Perez
Manuel Leza
Luis Blas Sedano
Juanjo Olaizola

DIRECCION SOCIAL:
A.A.F.G. - Av. de Francia, s/n.
Edificio Estación

DIRECCION POSTAL:
Apartado, 813
20080 - San Sebastián

DEPOSITO LEGAL:
N.º 735/87

EJEMPLAR GRATUITO

SUMARIO

3-Editorial

4-Las obras de Brazatortas

8-Noticias Renfe

10-11-Motores Ganz de los F.V.

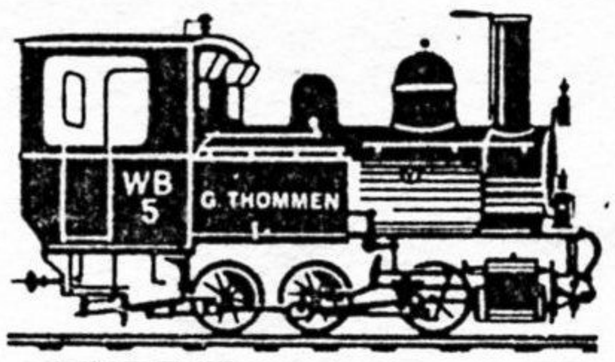
12-Locomotoras de vapor de Bilbao Durango

14-Noticias ET/FV

20-Noticias AAFG

22-Nueva estación de Renteria

Portada: Propuesta de tren japones para el TAV.



EDITORIAL

RETRASO DE TREN CORREO

Muchos de vosotros habreis notado la tardanza en la aparición de este nuevo número de TREN CORREO que al fin teneis en vuestras manos. En efecto motivos personales del reducido equipo redactor de TREN CORREO han impedido llegar con la deseada puntualidad a nuestra cita con todos vosotros...y este es el problema.

Tal vez os hayais fijado que desde hace más de dos años que aparecio nuestra modesta revista, hasta ahora, esta ha sufrido diversos cambios que han mejorado rentablemente su calidad y contenidos pero en cambio hay algo que se ha mantenido practicamente invariable, los colaboradores habituales. En nuestro primer numero dijimos que la revista estaba abierta a todos nuestros lectores y volvemos a insistir en ello.

Esperamos vuestros articulos de investigación y divulgación , vuestras noticias etc. Asi mismo esperamos abrir una nueva sección con vuestras preguntas y consultas que esperamos contestar, pero para iniciar esta nueva sección necesitamos vuestra colaboración.

Sinceramente, esperamos desde estas lineas que por fin os animeis. Vuestros articulos podeis enviarlos a nuestro apartado (813-20080 SN SN)o entregandolos a los mienbros de la redacción.

Otro de los temas que se han sumado al retraso de este numero ha sido el cambio de fecha en la realización de la exposición que sobre el TOPO se va arealizar en septiembre en Renteria con la colaboración de Ferrocarriles Vascos, ya que tenia que haberse realizado en mayo y a su vez editar un numero especial de TREN CORREO.

Con tiempo anunciaremos la exposición para que acudais a verla.

LAS OBRAS DE BRAZATORTAS

A finales de mayo tuve la ocasión de visitar las obras que el Ministerio de Transportes esta realizando entre Cordoba y Brazatortas, para la construcción de la futura linea de alta velocidad Madrid Sevilla.

La visita se efectuó partiendo de Cordoba y nada más salir de la capital andaluza pudimos observar como en la estación de Alcolea se procedia a la construcción de una gran playa para el montaje de las nuevas vias asi como un intercambiador de ejes para los trenes de trabajos (transporte de via, instalación de catenaria,etc).

Con respecto al nuevo ancho de vía Macosa ya ha entregado a Renfe las primeras, de un total de diez y seis locomotoras 319 diesel transformadas al ancho internacional,concretamente de la subserie 200 conocidas popularmente como "retales" ya que esta subserie esta compuesta por veinte unidades que fueron reformadas a comienzos de esta década con componentes de otras locomotoras y repuestos en stok.La transformación no parece ofrecer dificultad ya que sus bogies estan basados en un diseño para ancho internacional por lo que en realidad solo han vuelto a sus origenes.

A continuación tuvimos ocasión de visitar un importante viaducto de hormigón armado en construcción explicandosenos "in situ" todas las caracteristicas de la obra asi como el sistema de tensado del hormigón.

Poco despues continuamos nuestra visita en la Sierra Morena,donde pudimos ver uno de los muchos tuneles de la línea ya completamente terminado.Era curioso constatar que pese a sus grandes dimensiones ,apenas cabían por ellos los impresionantes dumpers que se utilizan en la obra.

A continuación pudimos visitar un tunel de más de 2000 metros de longitud y que todavia se encontraba en construcción.Precisamente en el momento en que llegamos se procedía a una voladura y pese a que se efectuaba a casi 900 metros en el interior de la montaña pudimos, desde el exterior,percibir claramente la onda expansiva.Pasados unos minutos, necesarios

para que el sistema de aireación extrajera todos los gases de la explosión pudieramos introducirnos en el tunel y observar el sistema de excavación. Este consiste en efectuar voladuras controladas cada cuatro metros,a continuación se procede a un rápido cosido de la bóveda(con un sistema muy similar al utilizado en Renfe o en la autopista para el cosido de laderas) e inmediatamente se realiza una primera bóveda.A continuación se efectua una nueva voladura y asi sucesivamente hasta horadar todo el tunel,finalmente se rebaja el tunel y se realiza la bóveda definitiva.

Tras la visita del tunel pudimos ver uno de los más importantes terraplenes que se han construido, obra que por sus grandes dimensiones considero que hubiera sido mucho mejor construir un viaducto, obra que en cualquier caso produce un menor impacto ambiental.Hay que tener en cuenta que las dimensiones del terraplen son muy similares a las de nuestro querido viaducto de Ormaiztegui, 300 metros de longitud por 32 de altura.Realmente no quiero ni pensar el negativo efecto esté-

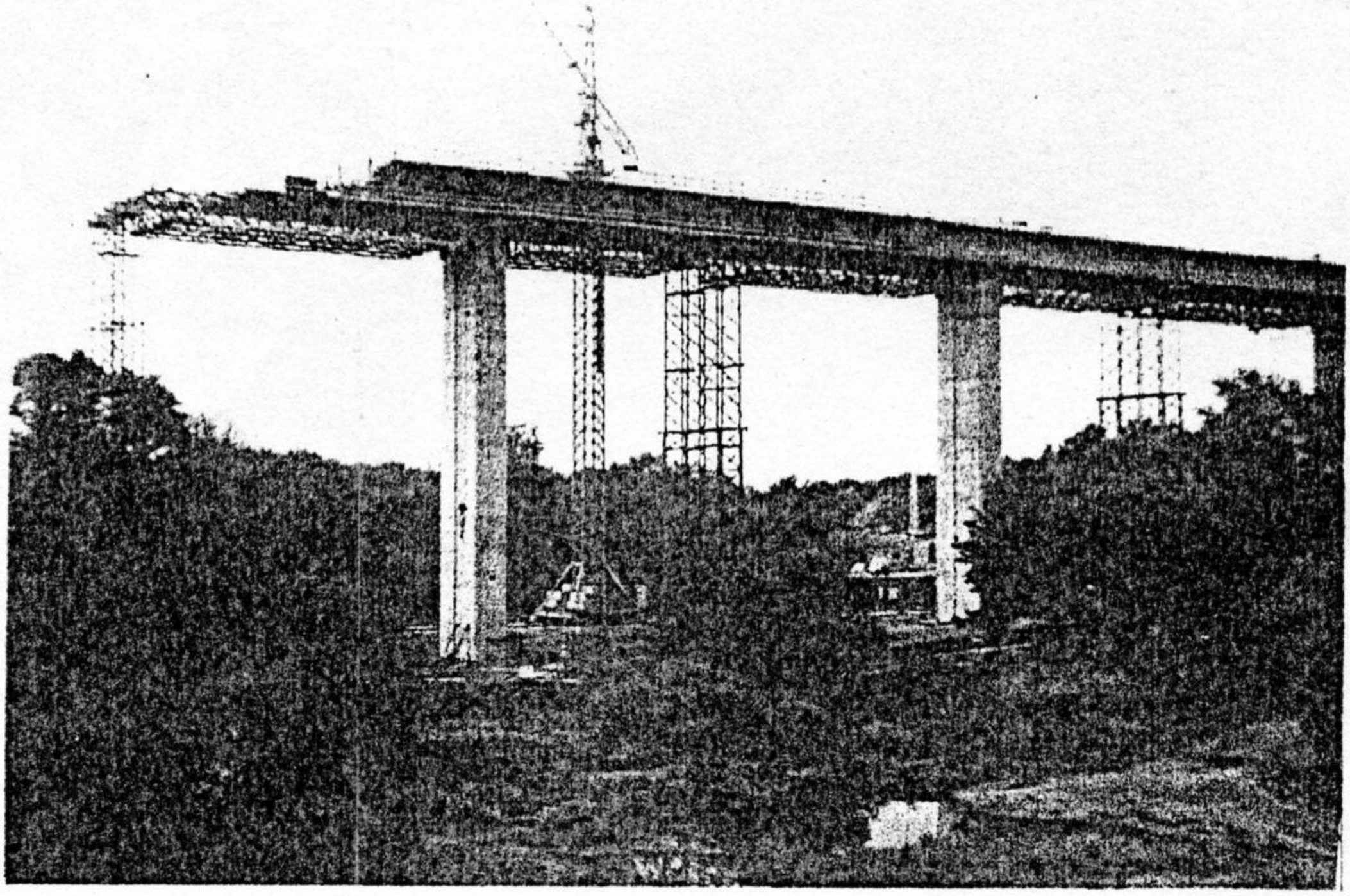
En la fotografia se puede apreciar como entra un dumper de las obras por un tunel de via doble

tico que un terraplen de esas dimensiones tendria en Ormaiztegui. Además, un viaducto es técnicamente más apropiado ya que un terraplen puede ofrecer problemas de asientos y fallas. La escasez presupuestaria y las prisas por finalizar las obras son las principales justificaciones esgrimidas por los ingenieros para justificar esta barbaridad.

Y pese a estas aparentes economias el presupuesto de la obra ya se ha disparado. Realmente desconozco como se estan ralizando los estudios presupuestarios de las propuestas ferroviarias de alta velocidad, pero realmente parecen desbordar todos ellos un optimismo poco acorde con la realidad.

Las obras parece ser que pese a todo cumplen los plazos previstos y no se estan produciendo grandes retrasos. Pero una linea de alta velocidad no es solo eso y todavía faltan muchas cosas por hacer.

No se sabe nada sobre los accesos entre Getafe y Madrid y tampoco estan muy avanzados los estudios de una nueva linea entre Sevilla y cordoba, tampoco se han contratado proyectos tan importantes como la electrificación y señalización de la linea. Realmente la improvisación es norma en una obra que por su importancia hubiera requerido planteamientos más serios. ##



IBERTREN

NOVEDAD

937 B.B. V-80 D.B.

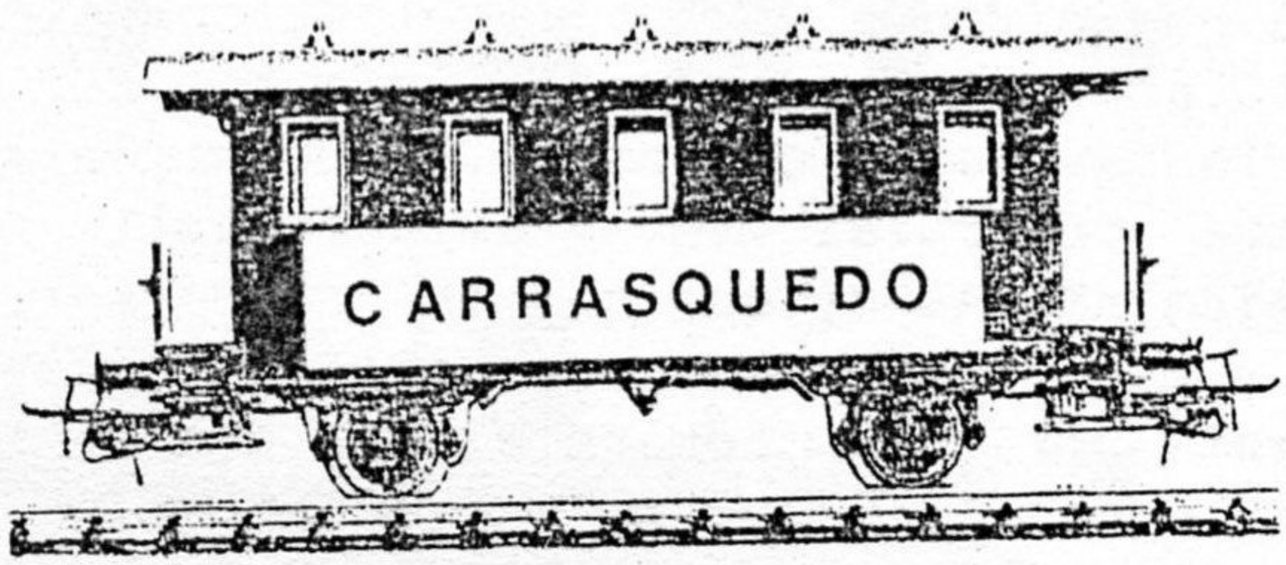
938 B.B. V-80 D.B.

ESCALA N

JUGUETERIA CARRASQUEDO

SAN SEBASTIAN

CALLE URBIETA - 54-56



AMPLIO SURTIDO EN: TRENES ELECTRICOS

IBERTREN

ROCO

LIMA

JOUEF

NOTICIAS RENFE

NUEVOS SERVICIOS DE RENFE

Como todos los años, a finales del mes de mayo, Renfe, al igual que las más importantes administraciones europeas, modifica sustancialmente sus servicios.

Realmente, al estudiar los nuevos servicios de largo recorrido que ofrece Renfe a nuestra provincia, principalmente en la relación con Madrid, parece que pretende que sus clientes se pasen con armas y bagajes al autobus.

El pasado año, con la pretensión de mejorar la calidad del servicio Renfe decidió suprimir al viejo "Iberia Expreso" única relación diurna con la capital del estado donde no habia de satisfacerse suplemento alguno, asi como el electrotren matinal que efectuaba su servicio via Valladolid, sustituyendo ambos trenes por un talgo III con su correspondiente suplemento aunque se ofrecia un precio llamado global con el que se obtenia una minima reducción.

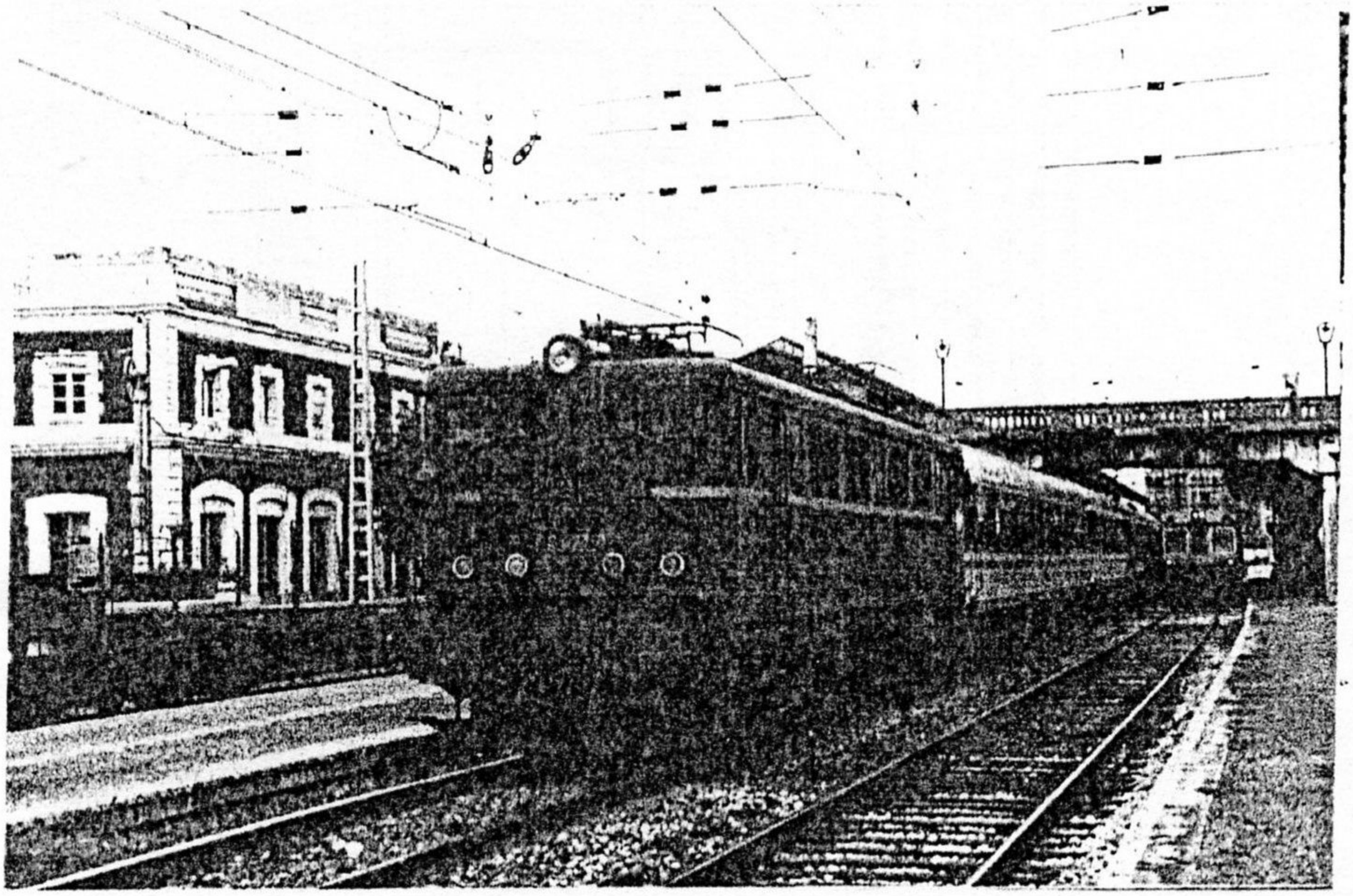
Con ello fueron muchos los viajeros que decidieron viajar en los flamantes autobuses de la Continental, mucho más modernos que el anticuado Talgo III, un 40% más baratos, igual de rápidos y además con el video gratis. Por si casi todo parecía estar a favor del autobús con el nuevo cambio de horario el Talgo III se ha visto sustituido por un moderno electrotren tipo 160 km/h que circula via Valladolid, con el consiguiente encarecimiento, amen de tardar media hora más. Por si esto fuera poco, ante la favorable coyuntura, la Continental ha iniciado una politica comercial más agresiva, duplicando el número de sus servicios además de que dos de ellos son directos entre Donostia y Madrid. Ante esta situación y como no cambie radicalmente esta politica comercial de Renfe, los servicios diurnos a Madrid estan abocados a desaparecer.

Por otra parte ha desaparecido una de las circulaciones más tradicionales de nuestra red. Nos referimos al automotor Irun-Valencia, que inició su andadura en los años cincuenta con los ya legendarios trenes TAF siendo en los sesenta sustituido por los TER para finalmente ser sustituido en nuestra decada por los "camellos". Estos últimos, sin ningún tipo de su

plemento ofrecian un buen servicio,sobre todo entre Zaragoza, Pamplona y Guipuzcoa y tambien entre Zaragoza y Valencia.

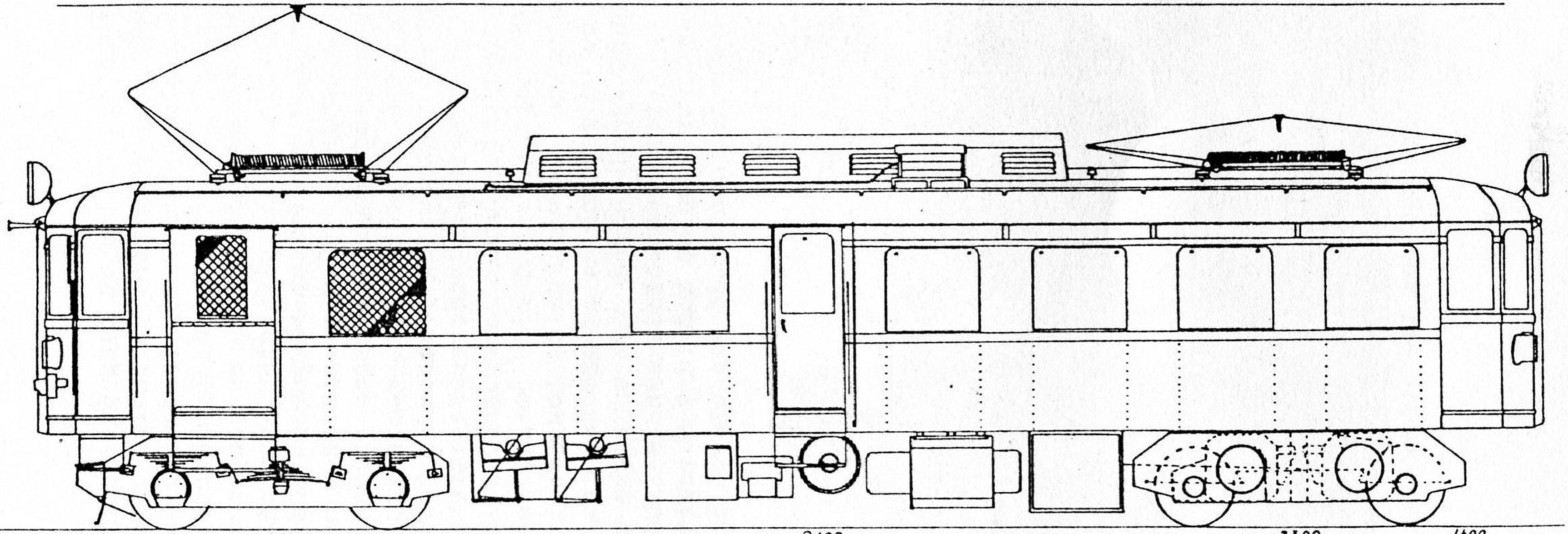
Realmente no se trata de una supresión sino de una vuelta al primitivo esquema de los años cincuenta, es decir,nuestro electrotren a Barcelona se acopla en Castejón al electrotren de Bilbao a Valencia con el que circula solidariamente hasta Tarragona por lo que ofrece enlace entre los cuatro destinos. Claro esta que el servicio se encarece notablemente a causa del suplemento del electrotren de Barcelona y por el mayor kilometraje al efectuar su recorrido vía Tarragona,amen del engorroso trasbordo a efectuar en el trayecto de tren a tren.

Por suerte no todo es negativo ya que otros servicios se mejoran tales como la modernización del expreso de Algeciras cuya composición ha sido dotada de coches climatizados procedentes de la reforma de los ochomiles, y lo mismo sucede con el de galicia donde además tambien se suelen ver diezmiles y cuenta desde ahora con un coche cama. Asi mismo y siguiendo la politica implantada con la modernización el pasado enero de los expresos de Madrid y Barcelona,esta mejora no ha supuesto la aplicación de suplemento alguno.



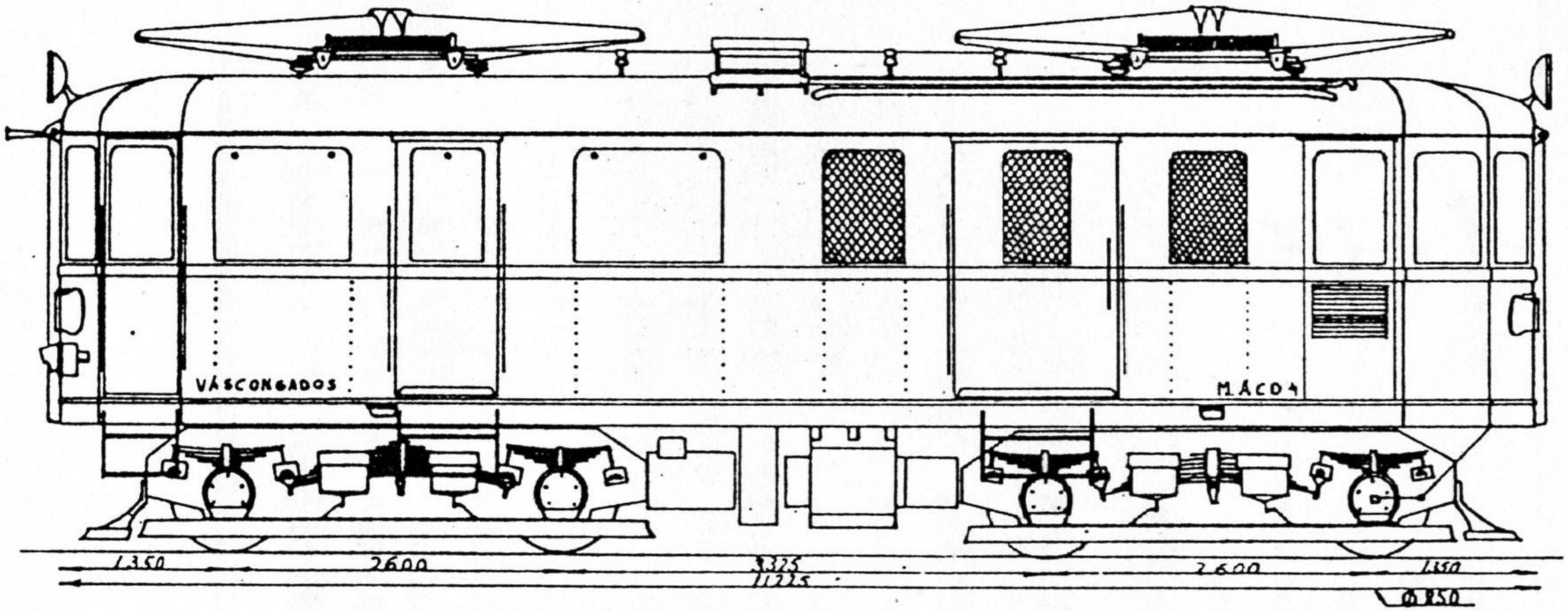
El tren "Gallego"con los nuevos coches climatizados en SN SN

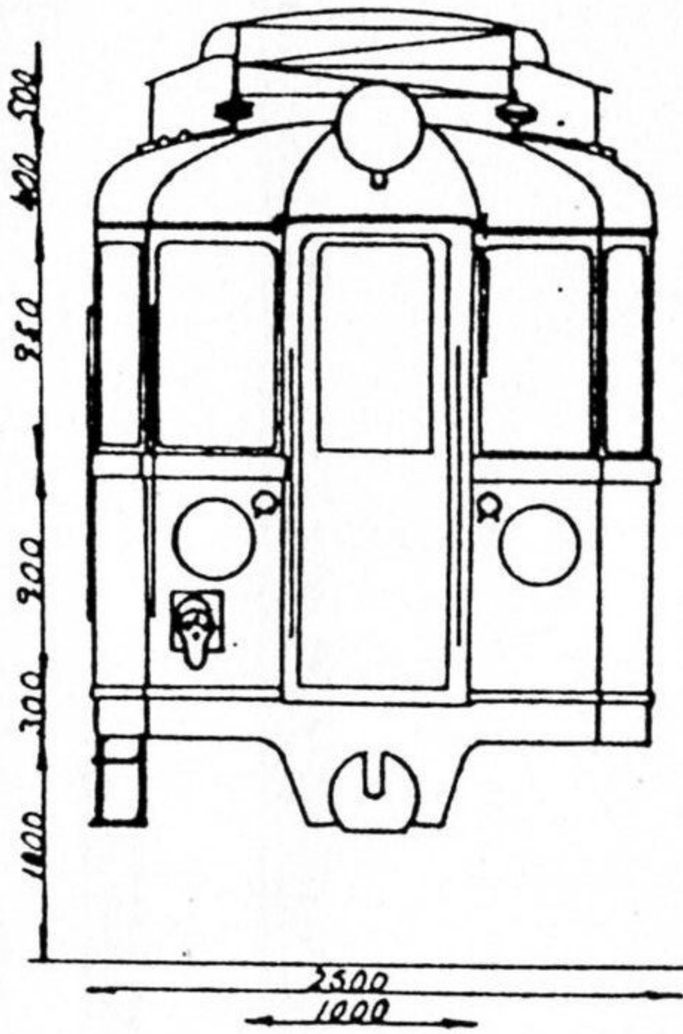
F.C. VASCONGADOS



Constructor	Ganz de Budapest (Año 1930)	Potencia	412 CV
Procedencia	F. C. Vascongadas	Tara	35.800 Kgrs
Tipo	Automotor	Tensión en línea	1750-1500 V
Clase	3º - Correo	Numeración	7 al 9 (Serie MCD)
Cantidad	3	Reducción de engranaje	1/2'92
Freno	De vacío (dos tambores)	Velocidad	46'2 Km/h

F.C. VASCONGADOS





CARACTERISTICAS

Constructor	Ganz (Budapest - Año 1928)	Potencia	412 C.V.
Procedencia	F.C. Vascongados	Tara	32.400 Kgrs
Tipo	Automotor	Tensión en línea	1150V-1500V Corriente continua
Clase	1º-3º - Correo	Numeración	1 a 5
Cantidad	5	Reducción de engranajes	17/74
Freno	De vacío	Velocidad	56 Km/h

C. IAITA

LOCOMOTORAS DE VAPOR DE LA COMPAÑIA

LINEA DE BILBAO A DURANGO.

Tipo	Número	Nombre	Constructor	Número de Fabricación
03 Ot	1	Vizcaya	HAnomag	1.461
03 Ot	2	Durango	id.	1.460
03 Ot	3	Bilbao	id.	1.459
03 Ot	4	Amorebieta	id.	1.458
03 Ot	5	Igartua	id.	1.572
03 Ot	6	Vascongada	id.	1.747
031 t	7	Euskalduna	id.	2.000
220 t	21	Amorebieta	Naswith-Wilson	621
220 t	22	Goicoechea	id. id.	622
220 t	23	Elorduy	id. id.	623
220 t	24	San Antonio	id. id.	624
220 t	25	Zumaya	id. id.	582
220 t	26	Amara	id. id.	
130+2 t	41	Solaún	Porter	2.374
130+2 t	42	Miraflores	id.	2.375
130+2 t	43	Los Caños	id.	2.376
130+2 t	44	Santa Ana	id.	2.377
131 t	81	Los Mártires	Krauss	4.761

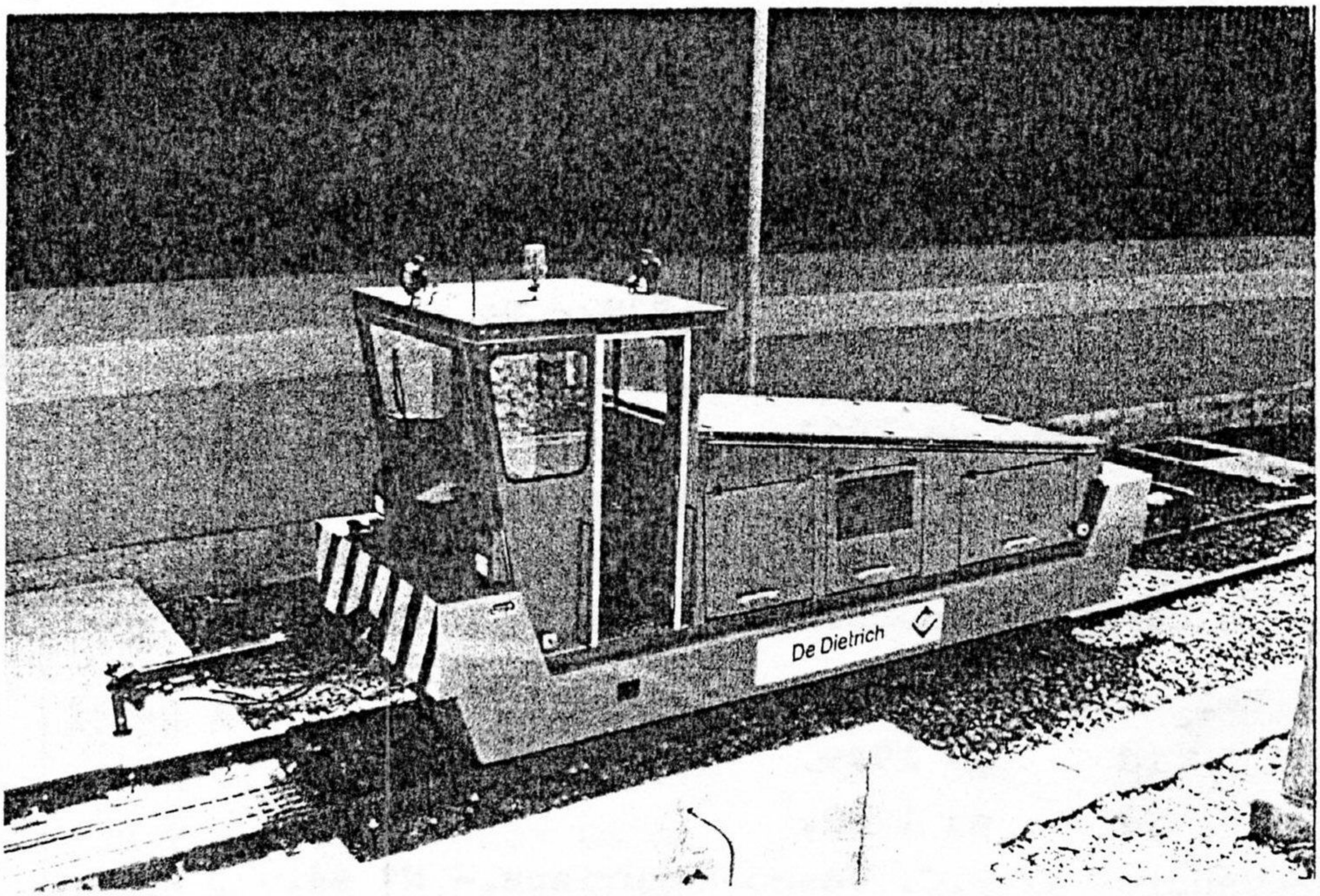
DE LOS FERROCARRILES VASCONGADOS, S.A.

Año	Notas.
1.881	
1.881	
1.881	Vendida al F.C. Sierra Menera. Nº 103 "Orconera"
1.881	id. " id. Nº 102 "Menerazo"
1.883	
1.884	id. a Dn. José Uribasterra, contratista del Puerto de Bilbao.
1.888	id. a Minas de Heras (Santander) y luego a Fábrica de Mieres que la desguazó en 1962.
1.901	Estalló su caldera en 1.928.- No se reparó.
1.901	Se cambia su nombre por "Udala". Se desguazó en 1963
1.901	Se desguazó en 1963.
1.901	Vendida al F.C. de Astillero-Ontaneda - Nº 21.
1.900	Vendida a Altos-Hornos de Sagunto.- Nº 208
	Se cambia el nombre por "Máximo Chávarri".Se desguazó en 1963.
1.901	Desguazada en 1939.
1.901	id en 1939.
1.901	id. en 1939.
1.901	Vendida al F.C. Vasco-Asturiana.- Nº 44.
1.902	Vendida al F.C. de Utrillas.

NUEVA LOCOMOTORA PARA LOS TALLERES DE SOPELANA

En el anterior boletin tratabamos la inauguración de las cocheras de Sopelana, ahora unos meses más tarde ha entrado en servicio un moderno tractor diesel de maniobras.

Dicho tractor, que fundamentalmente es utilizado en el arrastre de composiciones a traves del tren de lavado (aunque tambien puede emplearse como locomotora de maniobras) tiene la particularidad de poder ser dirigida desde su propia cabina o desde el puesto de control del propio tren de lavado mediante un sistema de radiodirección lo que permite una utilización óptima de esta instalación.



La nueva locomotora de tren de lavado en los talleres de Sope lana.

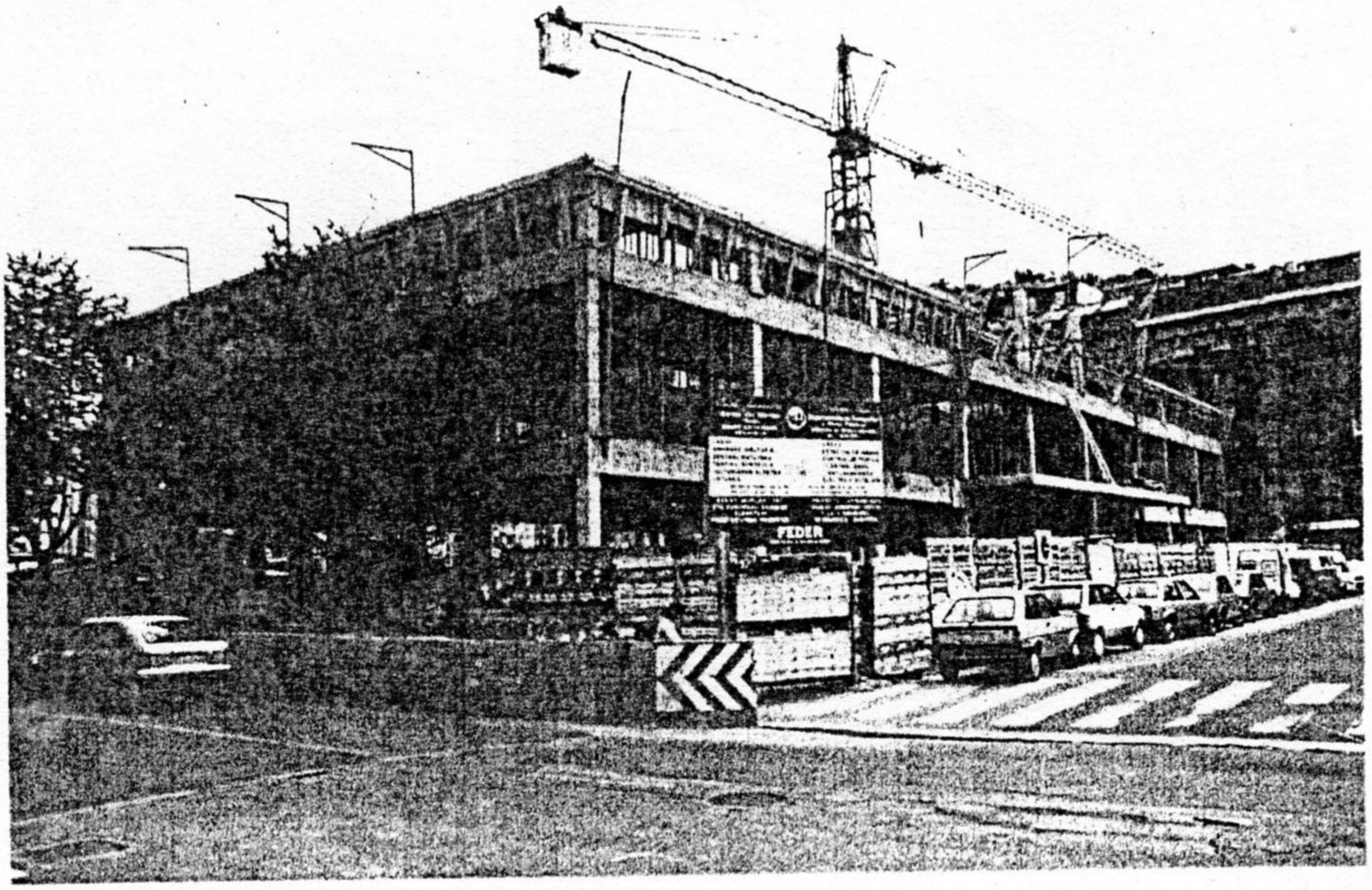
LA NUEVA ESTACION DE AMARA

Con gran rapidez avanzan las obras de la nueva estación de Amara. Tras los iniciales problemas que ofreció la excavación de los sotanos del edificio, rapidamente se fue elevando la nueva estructura que ya esta completada. Ahora solo resta cerrar el edificio y acondicionarlo.

Asi mismo, durante el mes de junio se iniciaron en Renteria las obras de construcción de una nueva estación para el Topo, de moderno diseño que sustituira a la actual.

Mientras tanto continua sin entrar en servicio el CTC del Topo. Desde el pasado mes de febrero se viene anunciando reiteradamente su puesta en marcha pero problemas técnicos motivados por una deficiente instalación hace que esto nos recuerde al cuento de nunca acabar.

Asi mismo ya se ha instalado en Amara el telemando de la central de Lasarte por lo que la estacion de Lasarte ya ha sido cerrada, lo mismo pasara con el telemando de la central de Renteria que en breve pasara a Amara. Para finalizar tambien se ha colocado en la estacion de Amara la megafonia centalizada de San Sebastian a Hendaya, es decir que el jefe de estación podra hablar a cualquier estación aunque esté cerrada.



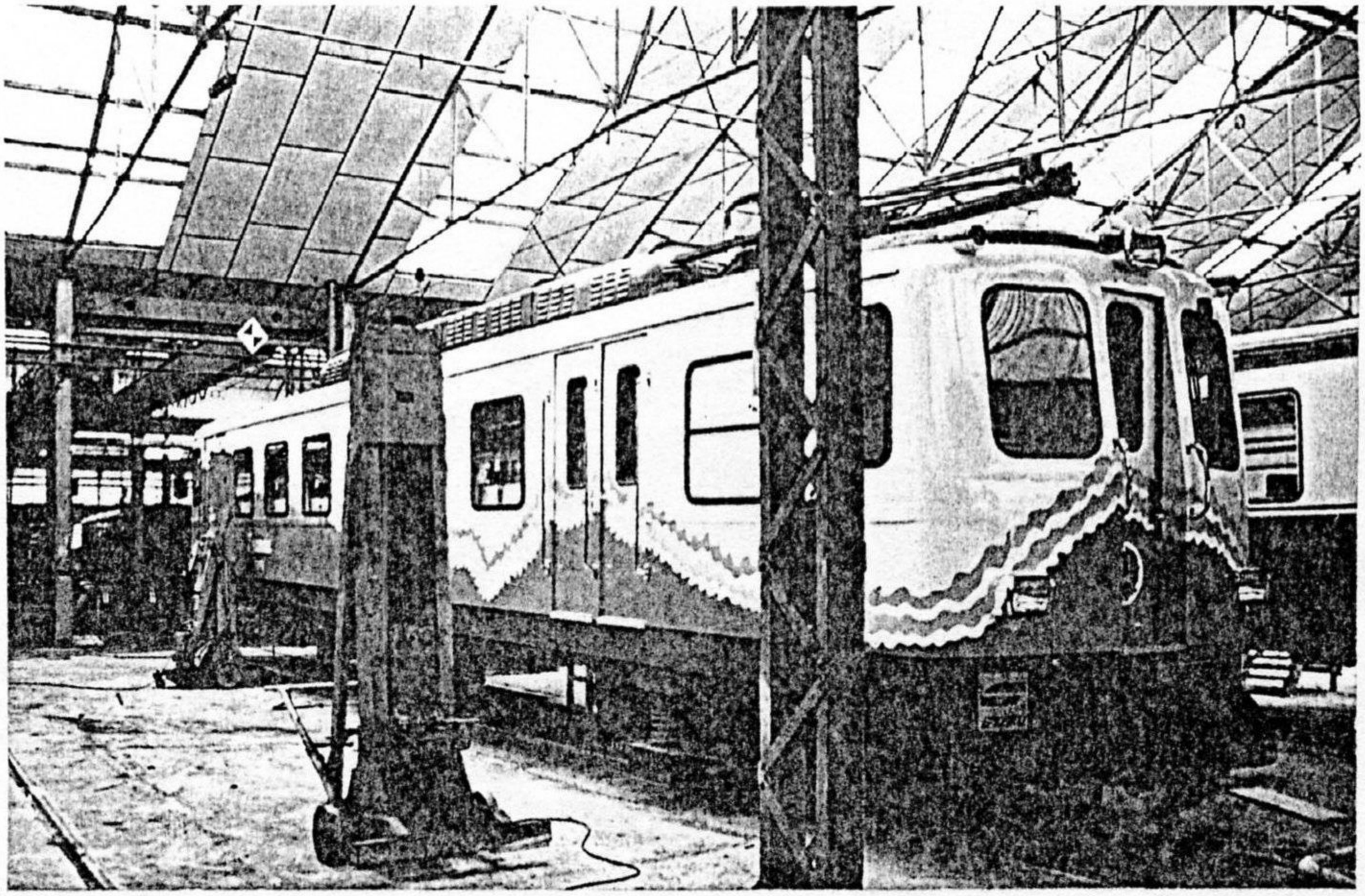
NUEVO TRANVIA DE ERMUA A EIBAR

Ya se encuentra casi a punto la primera unidad destinada al futuro tranvia de Eibar.Se trata de la unidad multiple GEE Alsthom-Talleres de Durango nº 3151 que ha recibido un nuevo interirismo basado en el de las unidades 3100(pero con asientos en disposición 1+1 para una mayor oferta de plazas de pie nueva iluminación con tubos fluorescentes,ventanas etc.

Asi mismo se ha modificado completamente la decoración exterior con un innovador y atractivo esquema basado en el blanco y verde con ondas grises y amarillas.

El nuevo servicio de tranvia entre Eibar y Ermua esta previsto que comience en septiembre y dispondrá de otros tres apeaderos además de las tres paradas ya existentes. Con ello se pretende solucionar las comunicaciones entre ambos pueblos dado que la carretera se haya saturada.

El servicio comenzara a las siete de la mañana hasta las 10 de la noche, cada media hora partira de Eibar y de Ermua la duración del viaje sera de 12 minutos, en algunos intervalos de la jornada no circula para dejar paso a los trenes de largo recorrido como son los Bidexpress y demas trenes ordinarios.



Fase de pintura en los talleres de Durango de la 3151

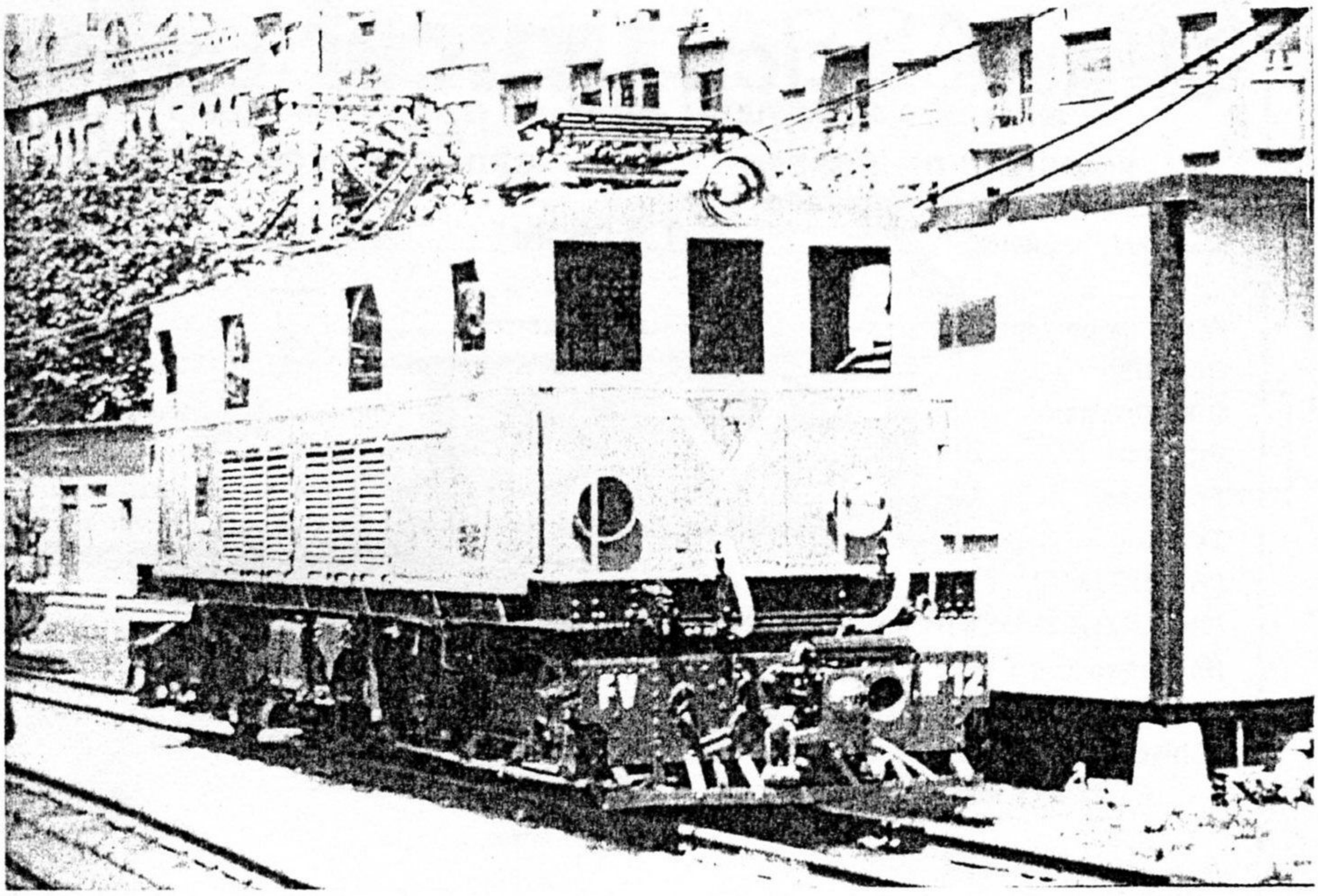
NUEVA VIDA PARA LA ASEA Nº 12

Mientras sus locomotoras hermanas nº 11,13 y 14 ya han sido recientemente retiradas del servicio,la Asea nª 12 a sido destinada al deposito de Renteria donde gracias a la pericia de sus operarios,ordenados por el jefe de talleres Domingo Palacian,ha sido completamente modernizada.

Esta modernización no se ha limitado a una completa reparación y saneado de la caja sino que además ha recibido nuevos pantografos,identicos a los de las UT 3500,enganches Schafemberg asi como freno de aire comprimido para el tren.

Con ello, esta locomotora puede remolcar perfectamente cualquier unidad 3101 o 3500 averiada lo que permite una mayor disponibilidad de unidades ya que hasta ahora la avería de una obligaba a apartar otra del servicio para acudir al remolque de la unidad inútil, todo un lujo, dada la penuria de unidades existentes.Esperemos que en Durango tomen nota y realicen alguna operación similar.

Lastima que no se haga algo similar con una composición del Urola,antes de que sea demasiado tarde,ya que es la unica empresa del Estado(ET/FV) que no posee un tren turistico.



Unicef es para los niños...

...salud, educación, sonrisa, respeto, amor y vida.

- Si Vd. ama a los niños.
- Si quiere salvarles la vida.
- Si quiere verles convertidos en adultos útiles.

Acérquese a nosotros como socio del **unicef**

Por favor, únase a más de 120.000 personas que en España ya forman parte de ese movimiento de solidaridad internacional a través del **unicef**.

Sólo tiene que rellenar la ficha adjunta y enviárnosla. Muchas gracias.

unicef

Asociación UNICEF-España
Apartado de Correos 12.021. 28080-MADRID

ASOCIACION unicef-ESPAÑA

ENVIE ESTA SOLICITUD AL APARTADO 12.021 - 28080-MADRID

SOLICITUD DE INGRESO
como socio colaborador

Nombre y apellidos .....

.....

Fecha de nacimiento .....

Domicilio .....

C. P./Población .....

Provincia .....

Profesión .....

Teléfono .....

(1) CUOTA ANUAL ..... pesetas

(1) CUOTA SEMESTRAL ..... pesetas

(2) Banco .....

Dirección .....

Población .....

..... de ..... de 198.....

(1) Cuota voluntaria. Media por socio y año, 3.800 pesetas.

(2) Se ruega pago por Banco o Caja de Ahorros.

ORDEN DE PAGO AL BANCO

Banco .....

.....

Dirección .....

Población .....

Provincia .....

N.° de Cuenta .....

Ruego a ustedes que, con cargo a mi cuenta corriente en este Banco, se sirvan abonar los recibos que les presente la ASOCIACION UNICEF-ESPAÑA, por la suma de:

Pesetas ..... anuales.

Pesetas ..... semestrales.

Muy atentamente,

Firma,

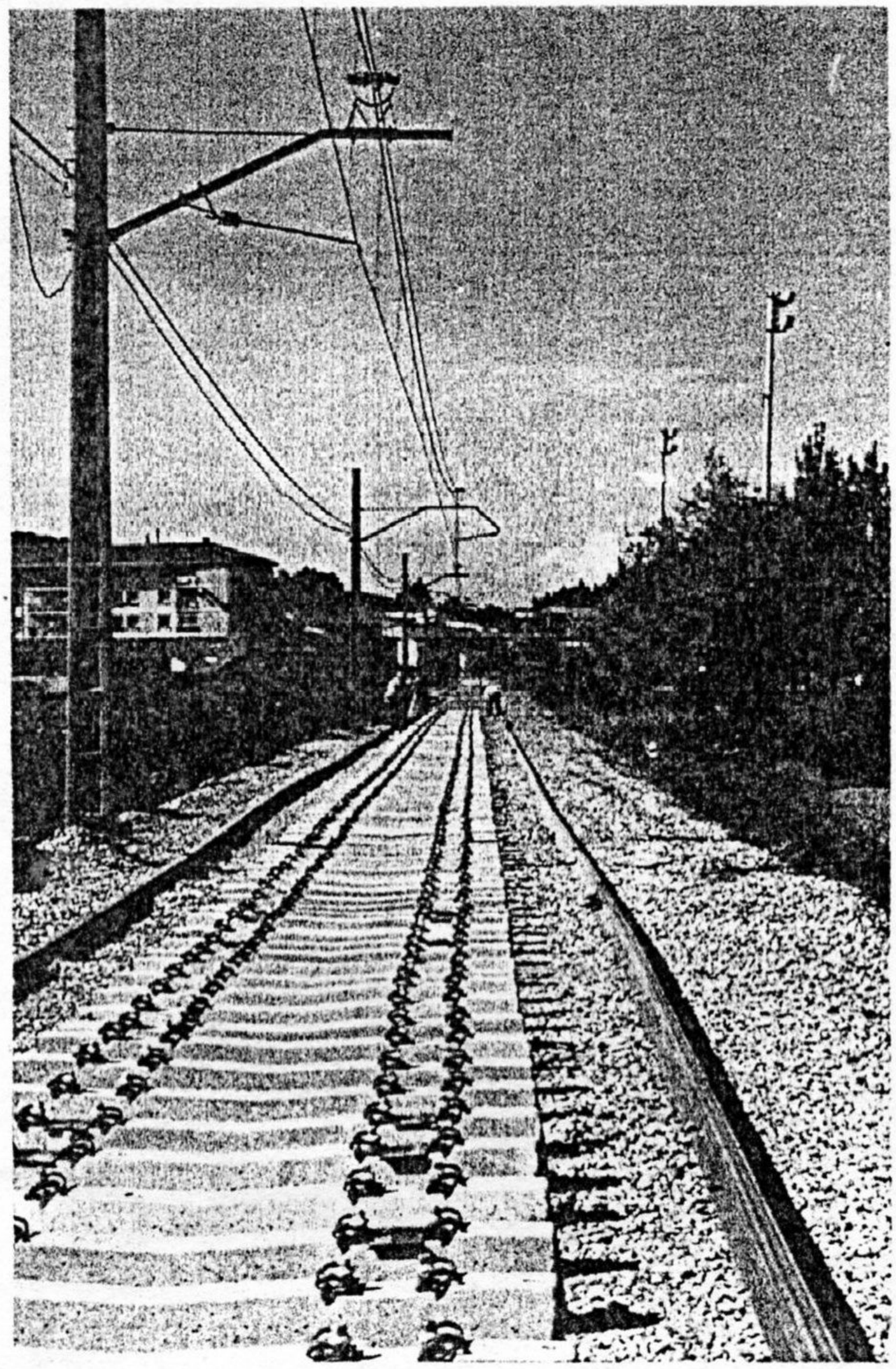
Nombre .....

Domicilio .....

Población .....

OBRAS EN LA LINEA "AMOREBIETA - BERMEO"

Continuando con el Plan de Renovación de via que se inicio en 1988 en la línea AMOREBIETA-BERMEO durante el mes de mayo se acometio el tramo entre Muxika y Murueta.



El importe de la renovación de la vía en el citado trayecto asciende a 300.000.000 de pesetas para este y a 1.000.000.000 de pesetas para el conjunto de los tres años (1988-89-90).

En esta renovación se sustituye el carril viejo (32 kg/m) por otros de más consistencia (45 kg/m), se cambian las traviesas de madera por otras de hormigón y se procede a la soldadura del carril, además de otras obras complementarias.

Todo ello redunda en un incremento de la seguridad ,una mejora del confort al evitarse el traqueteo del tren y a la finalización del plan en un incremento de la velocidad comercial.

########################

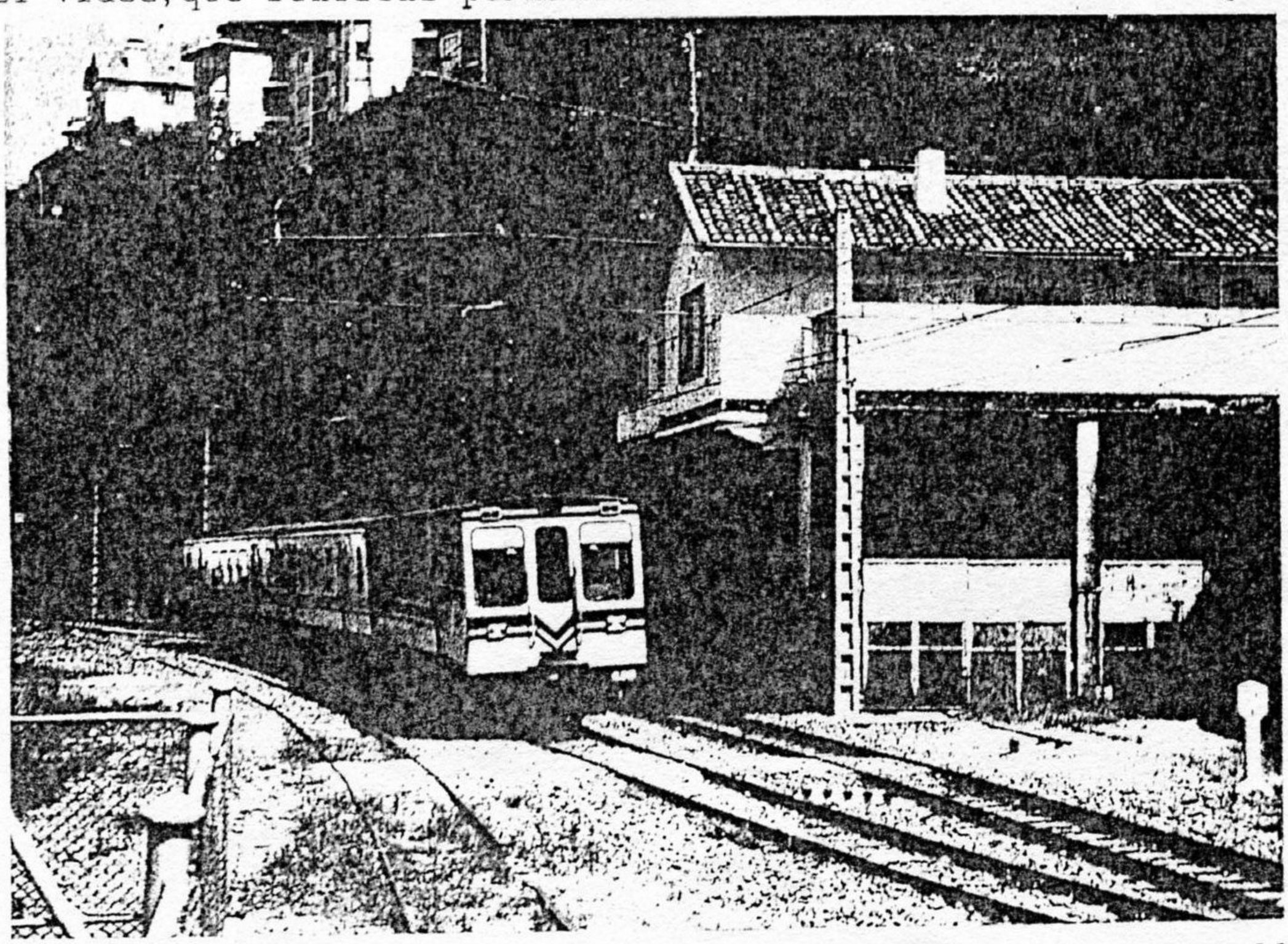
En la fotografia se puede apreciar la colocación de la traviesa de hormigon que más tarde llevara el carril soldado con juntas de dilatación.

A.A.F.G.
NOTICIAS

VIAJE ANUAL DE LA A.A.F.G.

El pasado 11 de junio realizamos nuestro viaje anual. Este año, teniendo en cuenta que era el primer año de servicio del Bidexpres, quisimos aprovechar para utilizar una de sus unidades. Para ello nos acercamos hasta Bermeo, de modo que, además, hacíamos que por primera vez circulase con Bidexpress por el ramal de Amorebieta-Bermeo.

se trato de una excursión muy agradable que sorprendió a los viajeros por la excelente marcha del tren. De este modo se pudo llegar a Bermeo con tiempo suficiente para dar una vuelta antes de la comida: tras ella, volvimos al tren, que a pesar del calor reinante la vuelta se realizo con gran comodidad, hecho facilitado por los comodos asientos que han sido instalados en las unidades 3500 para el servicio Bidexpress, asi como el video, que funciono permanentemente durante todo el viaje.



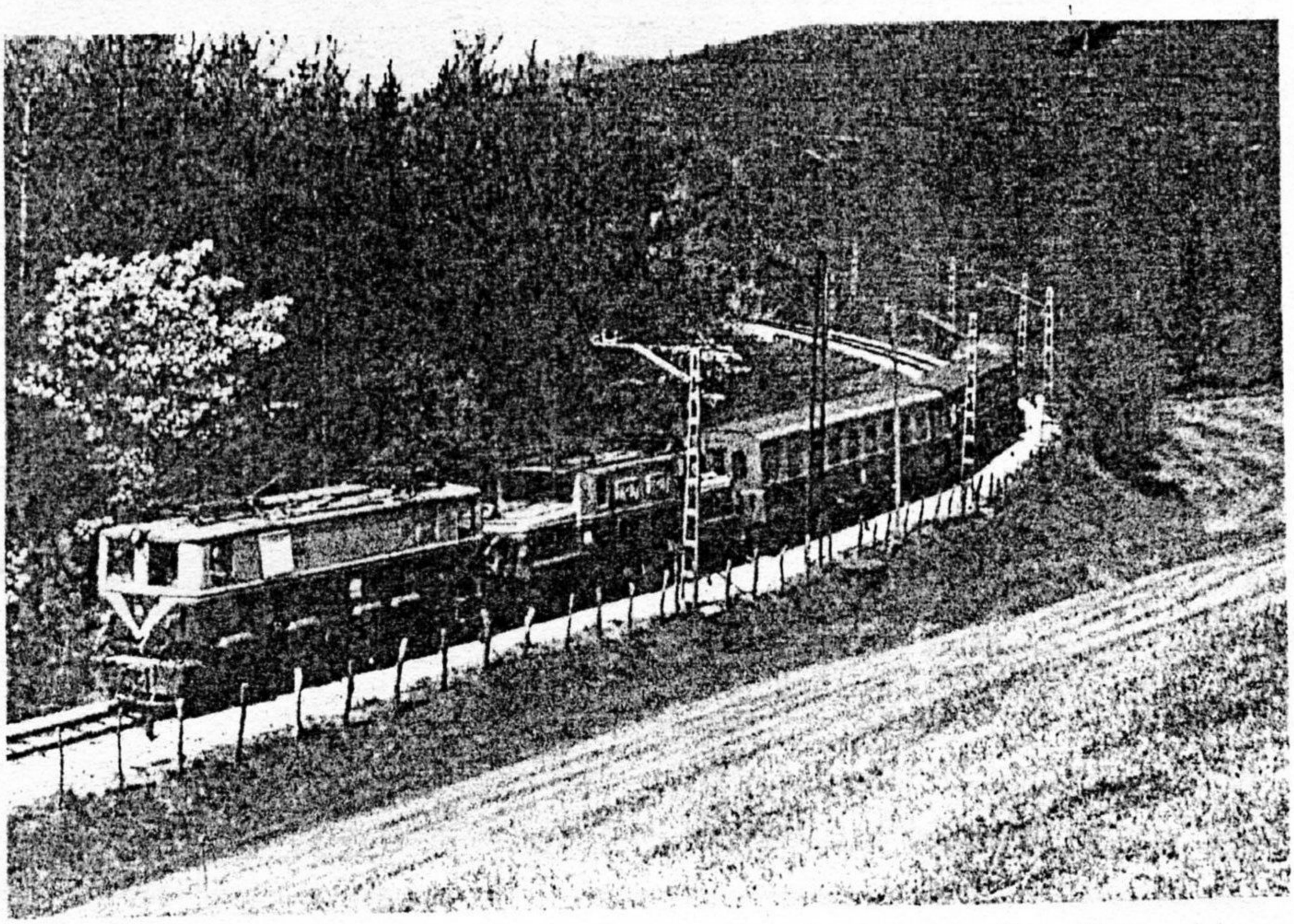
Unidad Bidexpress en la estación de Bermeo el 11 de junio 89

VIAJE DE LA ASOCIACION DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE BILBAO
BILBAO-SAN SEBASTIAN-IRUN

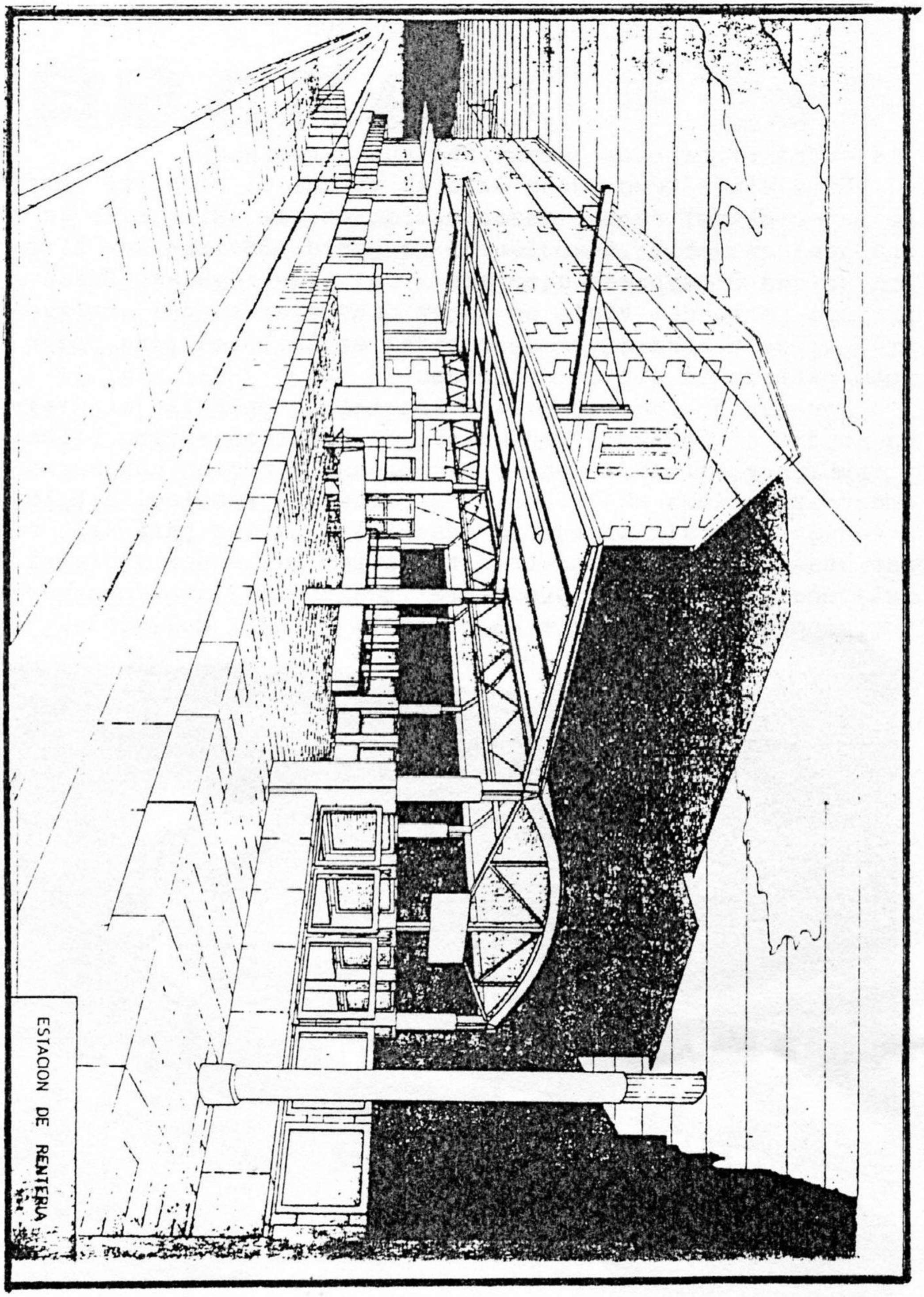
En el mes de mayo, la Asociación de Bilbao organizó un viaje entre Bilbao-San Sebastian-Irun y regreso.

Este viaje tuvo mucho interes, ya que el tren se componia de material del recien desaparecido correo, al que se le unió una Asea en doble tracción. El recorrido SS-Irun se hizo con una unidad Bidexpress acoplada a un tren regular. Durante la primera parte del viaje es decir con material del antiguo correo, el tren hizo diversas paradas en la línea para poder ser fotografiado en sitios escogidos.

Por nuestra parte, nuestra Asociación organizó el viaje para acudir a Durango al encuentro de nuestros amigos bilbainos y también gestionó, a modo de sorpresa, la recien restaurada y modernizada Asea nº 12. Por otra parte, la Asociación bilbaina organizó un viaje en autobus hasta las Landas para allí realizar una excursión en un tren turistico con vapor y diesel. En esta ocasión nuestra presencia fue mínima, debido a que las inscripciones llegaron a nosotros la víspera del viaje.



La composición en una parada entre Zumaya y San Sebastian


ESTACION DE RENTERIA

Nuevo Servicio de paquetería urgente entre Bilbao - Durango - Eibar - Donostia/San Sebastián.

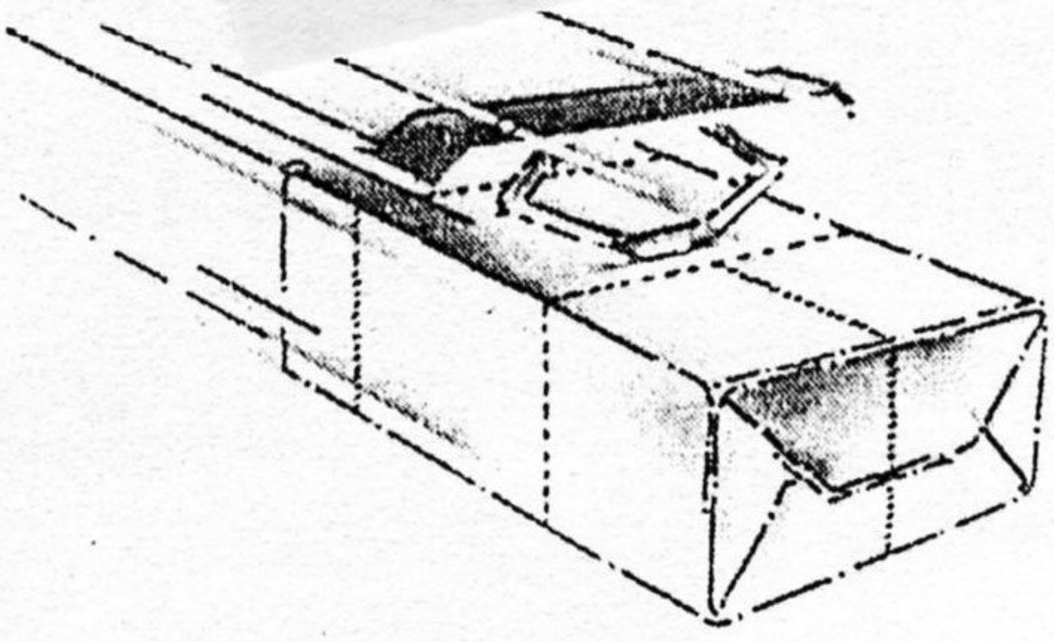
MENSAJE

(Ahorre dinero por el camino más rápido)

Nace BIDEXPRESS para dar un nuevo ritmo al servicio de recogida y distribucion de paqueteria y documentación: -Puerta a Puerta o desde las oficinas de BIDEXPRESS-, un servicio ágil, seguro y mas rápido, con lo que ahorrará en todos los sentidos.

BIDEXPRESS le ofrece 5 servicios:

- **Servicio MEDIODIA:**
  Recogida por la mañana y entrega en la tarde del mismo dia. "Máxima urgencia".
- **Servicio (-10):**
  Especial para las rutas Bilbao/San Sebastián (y viceversa). Garantiza la entrega de los envios antes de las 10 horas del dia siguiente.
- **Servicio 24 horas:**
  Recogida en un dia y entrega al dia siguiente.
- **Servicio Documentación y valijas**
  de empresas.
- **Servicio TELEFAX:**
  Para el envio de documentos, planos, dibujos, diseños por telefax.



...Y todo por menos dinero.

BIDEXPRESS

El camino más rápido para ahorrar dinero.

BILBAO	DURANGO	EIBAR	DONOSTIA/SAN SEBASTIAN
Atxuri, 4	Geltoki Kalea, 2	Geltoki Kalea	Amarako Geltokia - Easo Enparantza
TELF. 433 77 09	TELF. 681 72 67	TELF. 12 11 76	TELF. 45 78 85

triángulo

Es lo que se lleva

Aldean eraman alde guztietara

• La Tarjeta de la Caja de Guipúzcoa es lo que hay que llevar para estar al día.

Para no tener problemas de dinero.

Para disfrutar de todos los servicios de la Caja de forma automática. Sin problemas de horario.

Para pagar en cualquier establecimiento sin llevar dinero en efectivo. Con toda comodidad.

Porque la Tarjeta GK es de lo más práctico.

Si aún no la tiene, consígala. Porque la Tarjeta GK de la Caja de Guipúzcoa es lo que se lleva.

• Gipuzkoako Kutxako Txartela aldean eraman egunera egoteko.

Diru-arazorik ez izateko.

Kutxako zerbitzu guztiak eskura izateko modu automatikoan. Ordu-arazorik gabe.

Edozein dendatan ordaintzeko modua izateko, dirua aldean eramaten ibili gabe. Eroso-eroso.

GK Txartela duzu praktikoena.

Oraindik gabe bazaude, eskuratu azkar.

Gipuzkoako Kutxako GK Txartela aldean eraman alde guztietara.

GK:

GIPUZKOAKO KUTXA
CAJA DE GUIPUZCOA

C·Publis