

# JUANJO MENA, DIRECTOR DE ORQUESTA

Juan José Manuel Michelena Iñarra

**P**odemos afirmar sin temor a equivocarnos, que el maestro Juanjo Mena es el director de orquesta que mejor ha sabido explotar las cualidades artísticas de la Coral Andra Mari.

La primera imagen que recordamos de Juanjo Mena, la situamos el año 1985 como componente de la recién creada Capilla Peñaflorida, de la mano de José Rada y de Jon Bagües. Desde entonces han sido innumerables nuestros encuentros.

Es un asiduo colaborador de la Semana Musical en Errenteria MUSIKASTE.

El año 1989 dirige el Cluster Cámara de Vitoria-Gasteiz. En 1990 vuelve a participar como director del Grupo Instrumental de la Escuela de Música "Jesús Guridi", repitiendo con este mismo grupo el año 1993.

El año 1995 dirige a la Orquesta Sinfónica de Euskadi y a la Coral Andra Mari en el concierto de Clausura.

El año 1996 acude para ofrecer un concierto de música de cámara con la Orquesta "Aita Donosti", creada por aquellas fechas con un grupo de jóvenes instrumentistas. Esta orquesta cuenta con músicos de la Villa y en ocasiones realiza sus ensayos en Errenteria.

En 1997 vuelve con la Orquesta Sinfónica de Euskadi y junto con la Coral Andra Mari clausura Musikaste con la "Suite Vasca" de Pablo Sorozábal.

En la edición del 2000 dirige a la Orquesta Sinfónica de Bilbao y a la Coral Andra Mari en la obra *Daphnis & Chloé* de Maurice Ravel, clausurando Musikaste.

En la edición del 2004 vuelve a dirigir a las mismas entidades en el "Gloria" del "Retablo de Navidad" de Jesús García Leoz.

Al margen de estas asistencias a Musikaste, ha dirigido a la Coral Andra Mari en los ciclos de conciertos tanto de la Orquesta Sinfónica de Euskadi como en los de Bilbao. También en la Quincena



Musical de San Sebastián ha colaborado conjuntamente con nuestra agrupación coral. Asimismo en el Auditorium de Madrid.

## BIOGRAFÍA

Tras iniciar sus estudios de Armonía, Composición e Instrumentación con Carmelo A. Bernaola en la Escuela Superior de Música de Vitoria-Gasteiz, se traslada a Madrid donde estudia Dirección de Orquesta con Enrique García Asensio, obteniendo el Premio de Honor. Continúa sus estudios de Dirección con Sergiu Celebidache en Alemania.

Inicia su trayectoria profesional en el País Vasco dirigiendo la Orquesta de Cámara "Jesús Guridi" de Vitoria, la Orquesta de Cámara "Aita Donosti", la Orquesta Sinfónica de Bilbao y la Orquesta Sinfónica de Euskadi.

Es nombrado para crear la Joven Orquesta de Euskalherria EGO, de la que es titular hasta 1999 y donde desarrolla un interesante proyecto de formación de jóvenes instrumentistas vascos para que surtan de efectivos a las dos orquestas sinfónicas de Euskadi.

Desde 1999 es Director Titular y Artístico de la "Bilbao Orkestra Sinfonikoa" (Orquesta Sinfónica de Bilbao).

Asimismo colabora con las orquestas más importantes (Orquesta Nacional de España, Orquesta Sinfónica de Radio Televisión Española, Orquestas Sinfónicas de Barcelona y Nacional de Cataluña, Orquesta Filarmónica de Madrid, Ciudad de Granada, Filarmónica de Málaga, Vallés, Principado de Asturias, JONDE, Joven Orquesta de Valencia, Orquesta Sinfónica de Brasov Georgia, Filarmónica de Bucarest, Orquesta de la "RAI di Torino", "Rundfunk Sinfonieorchester" de Berlín, entre otras).

Durante este mismo año ha obtenido un gran éxito dirigiendo a la Orquesta de la Scala de Milán.

Ha grabado en diversas ocasiones para Radio Nacional de España, Radio-Televisión Española, "Euskal Irrati Telebista" y Unión Europea Radiodifusión. Actualmente está grabando para el sello Naxos Internacional una interesante y completa colección de música vasca junto a la "Bilbao Orkestra Sinfonikoa".

En el año 2000 fue galardonado con el premio "Ojo Crítico" de Radio Nacional de España por su brillante trayectoria musical, y por su especial atención a la música contemporánea.

La juventud de Juanjo Mena convierte a este director en una de las figuras más relevantes de la dirección orquestal, dentro y fuera de nuestras fronteras.

Aprovechando uno de los ensayos en los locales de la Coral Andra Mari, queremos acercar un poco más a los errenteriaras las opiniones de este joven director.

**Oarso:** *Usted ha dirigido a la Coral Andra Mari en muchas ocasiones. Desde Agosto de 1995 en que inauguramos la Quincena Musical de San Sebastián con la "Música para el funeral de la reina Mary" y el "Te Deum et jubilate" de Henry Purcell, hasta el "Zuk zer dezu" de Félix Ibarondo. Recuerdo los cinco conciertos con la "Pasión según San Mateo" de J.S. Bach, "Lobgesang" de F. Mendelssohn, "Novena Sinfonía" de L.W. Beethoven, "Misa Gaglolitica" de Leos Janacek, "Akelarre II" de Pascual Aldave, "Illeta" de Francisco Escudero, discos grabados de "Illeta" o la ópera "Mendi Mendiyan" de J. María Usandizaga. ¿Cuál es su experiencia?*

**Juanjo Mena:** Siempre ha sido un placer poder trabajar con "Andra Mari" puesto que se han dado muchos de los aspectos más importantes a la hora de hacer música como son entrega, rigor, calidad, compromiso, complicidad, afán de búsqueda, disfrute, amistad...

**O:** *Los componentes de la Coral Andra Mari nos sentimos muy identificados con Ud., y tremendamente satisfechos de su dirección, disfrutamos mucho de sus interpretaciones, ¿cuál es su opinión de estas colaboraciones?*

**JM:** Hemos llegado con el tiempo a comprendernos mutuamente y a conocernos mejor, siendo un aspecto fundamental para poder comunicarnos y poder comunicar algo de manera conjunta. Parece muy sencillo pero eso no es tan fácil de conseguir. Cada una de nuestras colaboraciones ha tenido una óptima disposición previa y trabajando con rigor y severidad hemos conseguido tener muy buenas vivencias musicales. Cuando éstas se producen, provocan un impulso interno y un poso musical que permite abordar los próximos proyectos con mayor entrega, conocimiento e ilusión

**O:** *Usted mantiene una estrecha vinculación con la Coral Andra Mari ¿Cuál es la razón?*

**JM:** La principal razón es de orden musical, un coro con un sonido bello, particular, intenso, vibrante (que ya es difícil encontrar) muy apropiado para el repertorio sinfónico-coral; un maestro de coro de enorme rigor y excelente preparación musical, que es en primer lugar un gran amigo, un coro receptivo musicalmente inteligente, a quien le gusta arriesgar, buscar, mejorar; pero como base de todo esto un calor humano y un trato interpersonal



de gran valor para la manera en que yo me acerco al hecho musical.

**O:** *¿Cómo ve el panorama coral vasco en la actualidad?*

**JM:** Creo sinceramente que no está en su mejor momento y que debe hacer un profundo análisis de su situación.

Hay mucha voluntad en las personas pero hay una enorme falta de preparación musical, escolástica, rigurosa, académica, que diluye toda voluntariedad con el paso del tiempo porque las bases no son sólidas.

**O:** *¿Cómo calificaría la situación actual de las orquestas en España?*

**JM:** Enormemente atractiva y de un enorme potencial, ya que a la estabilidad de las diversas formaciones, se ha unido un trabajo serio potenciado por unas cada vez mejores estructuras ya sean de gestión, de dirección musical o de salas de conciertos.

Creo sinceramente que la progresión está siendo espectacular y ahora mismo son una referencia a tener en cuenta en Europa donde si bien todavía no nos miran con envidia musical, sí lo

hacen a nivel de una estructura sólida y potencialmente muy rica.

**O:** *¿A qué nivel considera que están nuestras dos orquestas dentro de este contexto?*

**JM:** Nuestras orquestas están claramente en la cabeza del pelotón orquestal del Estado y con un futuro muy prometedor.

**O:** *Usted ha trabajado mucho con jóvenes intérpretes ¿cómo ve el panorama actual de nuestras orquesta y su futuro con estos jóvenes músicos?*

**JM:** Es muy gratificante ver cómo se está produciendo en la lógica renovación generacional de nuestras orquestas, una paulatina incorporación de instrumentistas vascos que trabajaron y estudiaron muy duro en los últimos 15 años; estamos recogiendo el fruto de una educación musical muy activa en los años 80 y 90, que tiene su colofón en los jóvenes instrumentistas vascos que conforman actualmente muchas orquestas, no sólo en el Estado sino también de Europa (como Ederne Santos, importante figura errenteriarra). Lamentablemente, no puedo ser muy optimista con la enseñanza musical actual. ¡Ojalá me equi-

voque! Pero creo que se va a frenar la cosecha de buenos frutos musicales.

**O:** *A nivel profesional hay varios solistas vocales nacidos en Euskadi, que llevan una trayectoria brillante. ¿Cuál es su opinión sobre la situación actual de nuestras voces?*

**JM:** Increíblemente siguen saliendo importantes voces de Euskadi; y digo increíblemente, por la ausencia de buenos profesores de técnica vocal en nuestro país. Sin embargo, creo que unas cualidades y capacidades vocales naturales entre muchos de los nuestros, unido a la energía y fuerza interior de nuestro pueblo permite seguir manteniendo el flujo de solistas, que muy inteligentemente buscan consejo vocal y musical con profesores fuera de nuestras fronteras.

**O:** *¿A qué profesor considera como determinante en su carrera como director?*

**JM:** Al triunvirato homogéneo, complementario y unitario de C. A. Bernaola, E. García-Asensio y S. Celibidache.

**O:** *¿Cuáles son sus proyectos inmediatos?*

**JM:** Inicio mi carrera en América con la "Baltimore Symphony Orchestra", sigo con conciertos en Suiza con la "Berner Symphonie Orchester", en Finlandia con la "Bergen Philharmonic" y en Italia con la "RAI de Torino"; mi primera incursión seria en la ópera con "Erwartung" de A.Schoenberg y "Salomé" de R.Strauss para la ABAO y por supuesto una nueva e ilusionante temporada con la "Bilbao Orkestra Sinfonikoa".

**O:** *Dígame una obra del barroco, otra del romanticismo y una contemporánea que con más agrado interpreta.*

**JM:** J.S.Bach: "Pasión según San Mateo"; A.Bruckner: "Sinfonía N° 7"; O.Messiaen: "Sinfonía Turangalila".

**O:** *Un director al que le gustaría parecerse.*

**JM:** Algo prácticamente imposible, Carlos Kleiber.

**O:** *Una orquesta a la que le gustaría dirigir.*

**JM:** Aquélla a la que pudiera decir todo lo que yo tuviera musicalmente dentro en ese momento, que además pudiera comprenderlo y que pudiera realizarlo de una manera cuasi perfecta.

**O:** *¿Qué opinión le merecen nuestros nuevos auditorios, Euskalduna en Bilbao, Kursaal en Donostia y Baluarte en Iruña, y para cuándo el de Vitoria-Gasteiz?*

**JM:** Ha sido un cambio sustancialmente tan importante en la mejora de las orquestas a través de estas infraestructuras que es difícil que se entienda un análisis autocrítico. Euskalduna es una sala bellísima, de buena acústica pero que se hace extraña por su enorme dimensión, Kursaal es mucho más íntima y cercana, de buena acústica pero para un determinado repertorio; desconozco el Baluarte y espero que en Vitoria-Gasteiz se invierta la mitad de lo que cueste el auditorio en potenciar y crear una cultura musical base mucho más rica; sino no tendrá sentido.

**O:** *Le dejo que termine la entrevista.*

**JM:** No la voy a terminar nunca; estaré siempre con vosotros vivenciando música.



# GMC

## Koldo Ordozgoiti Juanenea

**G**MC, irakur ezazu *jemeze* eta ez saiatu, sigla bailitzan bezala, hiru hizki horien atzean dagoen esan nahia argitzen, izen berezia baitzen. Ez zen kontzeptu bat ere gauza guztiz fisikoa baizik, kamioi bat, kamioitzar bat garai hartako ume begietatik ikusita edo eta orduko beste kamioiekin konparatuta.

Antonio Machadok idatzi zuen bere haurtzaroko oroitzapenak Sevillako patio batekoak zirela, ez dut horrenbeste esango, baina nire ume oroitzapenetan kamio bat azaltzen da: *GMC*a. Gehienentzat ez ezaguna gertatuko da delako *jemeze* hori, ez bada baserri inguru batean, bide ertzean abandonaturik, txatarra eta eskultura bitartean, horrelakorik aurkitu ez badu. Baina, sasiaren eta sastraka

artean galdu baino lehen, kamioi horiek gure historia txikiarekin protagonista izan dira.

Hogeigarren mendean Errenteriak garraioarekin hartu eman ugari izan ditu. Biha, utzi, honetaz aritzeko aukera izango dugu, hemen *jemeze*ari buruz arituko gara eta horren bitartez kamioi horiek egin zituzten eta gidatu zituzten gizonetaz eta ispilu horretan, joan diren garai haietako gizon emakumeak eta gizartearen ikusiko dugu.

II Mundu Gerran jaio zen *jemezea* eta gerrarako jaio. Milaka egin zituzten, urte askoz beranduago ezaguna egin zaigun General Motors Company-ren montaje kateetan: Jatorri horretatik, burdinazko hiru hizki geratu zitzaizkion erradiadore babesteko muturrean, gure artean kamioi



horren, eta bakarrik horren, izen propio izango zirenak, aipatutako GMC hori.

Amerikako Estatu Batuen gerra industriaren ondorio, itsasontzietan sartu eta milaka bidali ziren Afrika iparraldeko eta Europa mendebaldeko frentetako borroketara. II Mundu Gerran soldadu estatubatuarrek, bere burua *G.I.* izendatzen zuten haiek, "*Jimmy*" izenarekin bataiatu zuten eta "*jeep*"aren anai nagusia izan zen. Gerra amaitu zenean, itsaso harainditi ekarritako *jemeze* haiek lehorrean geratu ziren, ez zuten itsaso handia berriro zeharkatu, bidai laburragoak itsasoz egin arren, merkeago baitzen European utzi eta hemen bertan saltzea. Horrela, gerrak desegindako gure kontinentean enkantean saldu ziren, herri desberdinetako armadatarako eta beste erabileretarako.

Garai hartan, Euskadi eta Estatu Francoren diktadurapean bizi zen. Diktadorearen gobernuak, II Mundu Gerra bitartean, bere lagunak izan ziren nazi eta faxisten alde aritu zen, beraiei zor baitzien hemen izan genuen gerra irabazi izatea eta ordaintan odolkiak. Gure herriak, II. Mundu Gerra zuzenean ez baina zeharka ondo jasan zuen, 1942ko gosetearekin pagatu zuten herritarrek Francok Hitlerri bidaltzen zizkion janari eta hornigaiak. Lanpernak ontzien kaskoei itsasten zaizkien moduan, diktadoreak eta bere inguruan sortutako erregimenak, lagunak eta zaletasunak pixka bat ezkutatu eta dantza erdian dantzakidez aldatu zuen, amerikanoen karta jokatu, agintean –eta herria eta gizartea zapaltzen– irauteko. Denok dakigun moduan, Franco ohean hil zen 1975ean.

Urte pare bat behar izan zituen Franco diktadorearen gobernuak II. Mundu Gerra amaitu berri-tan ezarri zioten blokeoa gainditzeko. Armada estatubatuarren desmobilizazioa eta lehen urteetako blokeo horien ondorioz, Estatura 1947-48 inguruan iritsi ziren lehen *jemezeak* eta Euskaditik sartu ziren, Bilboko portura ekarri baitzituzten lehen GMC haiek. Lehorrean, bi irtenbide zituzten, horietako asko Francoren armadak erosi zituen eta beste batzuk zuzenean garraiorako saldu ziren. Hemen hasten da guri interesatzen zaigun historia.

Estatura ekarritako GMC gehienak 40ko hamarkada bukaeran eta 50eko hasieran iritsi ziren. Baina, arestian esan dugun moduan, horietako asko Espainiar armadak erosi zituen eta handik urte batzuetara, 60. hamarkadan eta –azkenekoak– 70. hamarkadan garraioetarako saldu ziren, berriro. Estatu osoan zabaldu ziren kamioi hauek, horren lekuko gure artean, Erreterian, izandakoak zituzten matrikulak. Etxekoen artean, Bilboko matrikulaz gain, Leon edo Sevilla bezalakoak gogoan ditut. Buelta eta kilometro asko egin ondoren, *jemeze*

ugarri bildu zen hego Euskal Herri hezera (Gipuzkoa, Bizkaia eta Nafarroako mendi aldean) euri ugariko lur hauetako herri lanetarako eta mendiko lanetarako oso ezaugarri egokiak baitzituzten.

## Euskadin garatutako kamioia

Neurri handi batean, GMCa Euskadin garatutako kamioia dugu. II. Mundu Gerran erabilitakoak, ia-ia txatarra modura etortzen ziren. Lehen aldiz erosten ziren kamioi horietatik, GMC letrak, matrikula, txasisa eta trakzio sistema bakarrik ziren jatorrizkoak, hortik aurrera kamioia guztiz moldatzen zen.

Moldaketa lana ez zen erraza, urte haietan bizi zen eskasia dela medio. Horren ondorioz, aldaketa ugari, erosi eta handik urte batzuetara gertatu ziren. Errazionamendua 50. hamarkadaren bigarren erdialdean amaitu zen. Horrela ez da harrizkoa oraindik 1949n gasolina kupoak izatea eta GMC-a lanean jartzeko kupo gehigarria eskatu behar izana, horrenbeste jaten baitzuen *jemezeak*.

Hogei urtez, Espainiar Estatu autarkikoa izan zen, kanpoko merkatuetara ia guztiz itxia egon zen, 1959ko estabilizazio plana garatu zen arte. Horren ondorioz, oraindik orain hirurogeigarren hamarkadaren hasieran auto eta kamioentzako ordeko piezak eskasak ziren gure artean eta batzuetan, lortzeko aukera bakarra estraperloan Bidasoaren beste aldetik ekartzea zen.

Ordeko txikiak eta handiak, diferentzialak, motor zatiak edo ardatzak ekartzen ziren Hendaiko Beltzenian kokatutako Alberdi etxetik edo Parma aireportuko ondoan orduan zegoen txatarrietatik. Piezak alde batetik bestera pasatzeko, beste bide batzuen artean, autoetan ezkutaturik igarotzea zen modu bat eta, hala fede, ez zen gauza erraza muga eta karabineroen zaintza gainditzea. Zama errazago pasatzeko, noiz edo noiz, famili txangoaren itxura egiten zen eta emaztea eta umeak lagunduta, igande arratsaldean, autoan ezkutatuta pasatzen ziren paketeak. Nahiz horrek, batzuetan, sustoren bat ekar zezakeen, umeak beti ume izanda, momenturik okerreanean, "*bistak*" oraindik autoa miatzen ari zirenean, "*lasai aita, ez dute ezkutalekuan begiratu*", entzuteko moduan euskaraz esateko gai zirelako; zorionez txapel oker hariak ez zekiten euskaraz...

Muga zeharkatu ondoren, estraperloan pasatutako ordeko pieza hariak ez zeuden oraindik guztiz zirituak, ziurtagiri eta fakturen eske polizia tailerretatik pasatzen baitzen, maiz. Horrela, ez da harrizteko, garajearen sabaiaren gainean zegoen baratzak fruitu bereziak eman izatea: lur azpian *azaltzen* ziren ordeko piezak.



"Transportes Arruabarrena" k 1948an erositako GMCa Errenteriarira iritsi ziren lehenengoetakoa  
Matrikula: SS-12.791  
Oialekun 1959an ateratako argazkia  
Ohiko gidaria: Jose Luis Arruabarrena Ayestarán

*Jemezen* egokipena erosketa bertatik zetorren. Beste bide zuzenagoak izango ziren, baina kamioi asko eta asko Durangaldean zegoen tailer baten bitartez eskuratzen ziren. Han egiten zen eskaera eta erosten zen kamioia. GMCak zabaldu adina, bigarren eskuko merkatua ere sortu zen. Kamioen moldaketa tokian tokiko egiten zen eta bakoitzaren beharretara eta aukeretara egokitzen ziren. Beste leku batzuen artean, Errenterian, Maria de Lezo kaleko hamargarrean, 1958 zabaldu zen Orga tailerrean egin ziren moldaketa horietako asko.

Aldatzen zitzairen lehen gauza, motorra bera zen. *Jemezeak* jatorrizko motorra gasolinazko zuen. Garai hartan –berrogeita hamar, hirurogei, hirurogei hamarkadetan– gasolina ez zen gaur bezain garestia, baino gasolinazko motor hariak erregai ugari erretzeaz gain, ahulak ziren eta ez zuten beharrezko indarra ematen. GMC-a bere jatorrizko motorrekin ez zen beraz batere erabilgarria eta aukera izan bezain laster diesel motorra sartzen zitzairen. Momentuko aukeraren arabera izaten zen hori eta 60. hamarkadan aldatutakoei, gehien bat, Barreiros eta Perkins motorrak jartzen zitzaizkien.

GMCak trakzioa ardatz guzietan duen kamioia da. Jatorriz hiru ardatzeko kamioiak ziren, hamar gurpildunak, gisa honetakoei *ehunzango* deitu izan zitzairen. Baina, batzuetan, obretarako behar bazen, ardatz bat kentzen zitzaion, errazago erabili ahal izateko. Horrela, bere sei gurpilekin eta bi ardatzetan trakzioa zuela ia ezinezkoa zirudien lekuetan sartu eta ateratzeko gai zen.

Arestian esan dugun moduan txasisa jatorrizkoa zuten, han goritan markatutako zenbakia izaten zuen, kamioaren benetako matrikula zena. Hala ere txasisa bera ere ez zen moldaketetatik libratzen, luzatu egiten baitziren gero karga gehiago jasotzeko aukera ahal izateko edo kabina aurrera jotzen zen gauza bera lortu ahal izateko. Bizitza zibilera pasatu zirenean zama txiki xamarrerako baimenduak izan arren, sartu zitzaizkien aldaketei esker zama gehiagorako baimena jaso zuten eta zamaketa lanetarako oso egoki gelditu ziren. Are gehiago, garai hartan baimendutako zama, tara edo kamioak zuen pisua kenduta lortzen baitzen eta kamioi hauek arin samarrak ziren.

Aldaketa guzti hauetan, esekidurako balaztak sendotu egiten zitzaizkien, gero eraman behar izaten zituzten zamak eraman ahal izateko. Balaztak kamioi hauek izan zuten puntu ahula izan zen, bidez kanpo, obretan edo mendian, balazta-xaflak maiz, maizegi txoferren aburuz, hausten baitziren. Berdin gertatzen zen palierrekin, atzeko ardatzetan indarra gupil guztietara eramateko ardatz-zatiekin.

Txasisetik abiatuta, motorra, diferentziala, transmisioa, ohea, bolketea, frenoak, kabina,... dena ipintzen zen eta behar zenerako egokitzen zen. Kabina askotan, hala beharrez, moldatu behar izaten zen, Euskadiri iritsi ziren kamioi haietako batzuk ipar Afrikako basamortuetarako prestatuak baitzeuden. Baina kabinaren egokitzeak, beste atalak baino nabarmenagoa zuen "ala carta" ukitua, bakoitzaren gustu eta ohituren beharretara egokitze hori. Ohea edo kaja GMC horrek izango zituen beharretara egokitzen zen, ohikoena erabilera desberdinak onartzen zituen kartoladun kaja zen. Kajarren azpian sistema hidraulikoen bitartez zutitzen zen bolketea ipitzen zitzaion (gehienak Pradera etxeak egindakoak).

Galga edo frenoak guztiz berriak jarri behar zitzaizkien eta kontuan izanda zer motatako lanak egingo zituzten ondo heltzeko moduko galgak behar zituzten. Teknologiarenekin aurrerapenekin serboz lagundutako frenoak ere ezarri zitzaizkien. Esku galga ezinbesteko elementua zen, bolketea egiteko motorra martxan eta abiadura kenduta behar baitzen, horren ondorioz kamioia ia lurrean josita geratu behar zen. Hori bideratzeko, palanka bikoitzeko esku galga garatu zen, Erreterian.

### GM Cen aroa

Jemezen urrezko aroa berrogeigarren hamar-kada bukaera eta hirurogeigarren hamarkada izan ziren. Garai horretan gure inguruan egin ziren herri-lan gehienak kamioi mota honetan oinarrituta egin ziren. Pasaiaiko portuaren zabaltze lanak izan ziren horren lekuko, Lezoko kai berrian gau eta egun lan egin zuten jemezeek eta Donibaneko Termikako berdintze eta betetze lanak horiekin egin ziren. Oiartzungo lhurritako lehen industrigunea, kamioi hauekin landu zen. Adibide batzuk besterik ez dira, XX. mendeko berrogeita hamarretik, hirurogeita hamarreraino, GMCk jaun da jabe izan ziren, gure artean, lan mota horietan. Donostiako saihebidetako lanetan eta Bilbao-Behobia autobidearen eraikitze lanetan han izan ziren GMCk, baino ordurako bazen beste kamioi berriagorik eta jemezeak lan gogorrenetarako erabili zituzten.

Mendiko eta basoko lanak izan ziren kamioi hauen beste esparru nagusia. Ardatz guztietan

indarra izateak aukerak ezin hobek eskaintzen zituzkion karramarroari, cangrejo edo cancer, ezinez ere ezaguna izan zen GMCari. Kamioi hauen aroa pinuen urrezko aroa ere izan zen eta horren ondorioz, lur eta pista txarretan ere sartu zitezkeen kamioi txikia baino zama handia emateko gai zen hau, mendiko lanetarako asko erabili zen. Urteetan, Erreteriarako Papelerak hauen bitartez hornitu zuen egurrez bere biltegia.

Beste kamioi berriagoak –ordurako jemezeek hogeita hamar urteko tramankuluak ziren– eta eduki aukera handiago eskaintzen zutenak atera zirenean, basoa eta mendiko lanak izan zuten jemezeek azken irtenbidea. Kamioi hobek etorri ahala, basoko lana egiten amaitu zuten. Garai horretan sartu zitzairen azkeneko berrikuntza: garbia. Horrekin, enborrak eta bestelako karga, bere kasa, peoien laguntzarik gabe txoferrak berak zamatu zezan.

Pixkanaka-pixkanaka itzali zen kamioi hauen aroa. Azkenekoak mendian bukatu zuten bere ibilbidea. Altzairutegietarako lehengai egin ez zituzten gutxiak, baserri ondo batean bukatu zuten, herdoil-duz, paisajearekin bat eginda.

Lurralde eta herria jenderik gabe paisaje hutsa da. Era berean kamioi hauek egin zituzten eta gidatu zituzten lagunik gabe, GMCa burdin pusketan besterik ez zen izango. Historia guzti hau egin ahal izateko, mekanikoak, txoferrak, kontratistak... gizakiak behar izan ziren. Eta Erreterian GMCen historia txikia Aduriz, Altube, Arruabarrena, Garcia, Irastorza, Lopez, Ordozgoiti, Royo, Santana, Mendizabal, Urdampilleta, Zuloaga eta beste askok idatzi zuten. Beraiek izan ziren historia honen benetako protagonistak eta beraiei omenaldia.

