

# ...CUANDO UN AMIGO SE VA

Maite Toca

Érase una vez, en una época pasada, allá por los años setenta del siglo pasado, un instituto que, por fin, abría sus puertas. Atrás quedaban los años en que los renterianos, hartos de viajar a San Sebastián, reivindicaban un centro de bachillerato público en su pueblo. Y ya lo tenían. Y con el instituto, personas. Y entre las personas un cura joven, de Mutriku, que se instaló en el pueblo y empezó con la ilusión de todos sus clases de Religión. Eran tiempos de obligatoriedad, de imposición: todos, alumnos y alumnas, con entradas separadas, en aulas separadas, pasaban por su clase. Y los tiempos cambiaron, y llegó la optatividad, entradas únicas, clases mixtas,... y siguieron pasando por su clase. Venían a matricularse con una pregunta: "Y si cojo Religión, ¿me dará Basurko?". El boca a boca, la mejor propaganda, funcionaba. Amigos a amigos, vecinos a vecinas, hermanas a hermanos e incluso, con el paso del tiempo, padres a hijos. Y allí seguía él, siempre con sus clases llenas de chavales y chavalas que se comían sus caramelos. ¿Qué habían encontrado unos? ¿Qué pensaban encontrar los otros? Pues nada especialmente complicado. Sólo alguien que, antes que nada, escuchaba sus historias, sus problemas, sus inquietudes, sus dudas, que se enfadaba ("¡cagoen dolor!, ¡cagoen la india!"), que perdonaba, que hablaba con ellos de tú a tú... Que les quería.

Sabía estar ahí, en las clases y fuera de ellas. Llevándoles al cine, organizando campeonatos de fútbol, de sokatira, trayendo panotxas, yendo con ellos de excursión. Y viajando... "Oye, Basur, que vamos a hacer un intercambio con Bretaña, que nos vamos de viaje de estudios a Barcelona, a Benidorm, a Mallorca...¿Vendrás con nosotros, verdad, Basur?". Y Basur iba una y otra vez. Y recordaba los buenos ratos y confiaba en que los malos, que también los había, no se repitieran.

Y así fueron pasando los cursos. Hasta ayer. Porque ayer hemos oído que se va, que se jubila. Pero ¿cómo es posible?, ¿tanto tiempo ha pasado? ¿Para quién van a mandar recuerdos los montones de alumnos que cuando hablan del Instituto tienen siempre una pregunta: "¿Sigue Basur? Eskuminak" Y si se los daban, se acordaba, y, si se descuidaban, no sólo de él sino también de su familia y conoci-

dos. Porque ha tenido el privilegio de pasar por la vida formando parte de los buenos recuerdos de otros muchos.

Sabemos que hoy muchas cosas han cambiado, que ya casi nada se ve como antes, que muchos chavales pasan de nosotros, que tenemos la impresión de no ser capaces de aportarles nada que les interese, que ellos siguen teniendo siempre los mismos años y nosotros no hacemos más que cumplirlos,...

Pero quiero y necesito estar segura de una cosa. A ningún chaval, de ningún pueblo, de ningún país, le sobrará nunca una persona que sepa acercarse a él, que intente comprenderle, ayudarle, que le haga sentirse importante, que le aprecie, una persona como tú.



# DE LA ESCAFANDRA AL BUCEO CON ALETAS: LA SAGA DE LOS MANCISIDOR

*En homenaje al buzo tradicional y a la vocación marinera de Rentería*

**Ana M<sup>a</sup> Benito Domínguez**

## EL ORIGEN DEL BUCEO

El hombre siempre ha sentido curiosidad de adentrarse en mundos desconocidos para él como el mar, además de la necesidad de apropiarse de los recursos que éste le ofrece. Por esto se puede pensar que el buceo en el País Vasco debió de iniciarse en tiempos muy remotos, tal vez en la Prehistoria ya que existen diversos yacimientos cercanos al Cantábrico donde se han excavado concheros. En este aspecto el más rico es el de la cueva de Santimamiñe próxima a la ría de Gernika, allí se han encontrado: ostras, almejas, lapas, caracoles, mejillones y cangrejos. Salpicados por la costa existen otros yacimientos con restos similares como el de Lumentxa y Santa Catalina en Lekeitio, las cuevas de Ermitia, Urtiaga y Ekain en Deba, Marizulo en Urnieta y Aitzbitarte en Rentería. El hombre que las frecuentaba los recogía sobre todo en los estuarios y desembocaduras de los ríos cerca

de su hábitat, pero también en las playas más cercanas aprovechando la fase intermareal y en ocasiones pudo pescarlos con una técnica de buceo a pulmón incipiente. Estos moluscos eran transportados con fines alimenticios así como para fabricar objetos de adorno o amuletos.

En nuestra era, los romanos al llegar al Cantábrico trajeron probablemente consigo el conocimiento de una rudimentaria técnica de buceo, ya que escritores antiguos como Aristóteles y Plinio describen el uso de tubos para respirar y la utilización de la campana de buceo como elemento auxiliar en el rescate de naufragios y en batallas navales.

Posteriormente a lo largo de la Edad Media, pero principalmente en Época Moderna, cuando la navegación en el golfo de Bizkaia se intensifica, no cabe duda de que se utilizaron buzos para diversas



José Manuel Mancisidor con la escafandra y botas que pertenecieron primero a su abuelo, Juan José, después a su padre Genaro y por último a él.



En 1955 José Manuel Mancisidor se prepara para sumergirse en el salto del Duero en Saucelle.

tareas, como en la construcción de los primeros diques y muelles de los puertos, la limpieza de los fondos de las pequeñas dársenas, en labor de recuperación de anclas atrapadas en los bajos y en la extracción de naves hundidas así como sus pertrechos.

### EL BUCEO CONTEMPORÁNEO. EL SIGLO XIX Y PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Aunque la figura del buzo ya estaba consolidada en los siglos anteriores, su amplio desarrollo no se manifestó hasta mediados del siglo XIX y principalmente en el siglo XX.

A lo largo de los años se inventan y prueban múltiples artilugios para mejorar y prolongar la estancia del buzo en el mar, llegando en 1880 a consolidarse un equipo de buceo basado en el modelo de regulador de aire de los franceses Benoit Rouquayrol y Auguste Denayrouze. Al submarinista se le alimentaba de aire a través de una manguera mediante una bomba accionada desde la superficie. El traje de buzo consistía en una pesada y esférica escafandra de cobre (basada en la inventada

por el alemán emigrado a Inglaterra, Augusto Siebe) con ventanilla de vidrio protegida por varillas metálicas, unida a un traje cerrado y estanco completado con unas botas de cuero y cobre con suela de plomo y un escapulario de plomo que llevaban al cuello para compensar la flotabilidad.

Ese equipo complejo y pesado permitía al buzo un trabajo estable en el fondo durante varias horas diarias en profundidades de hasta 50 metros, evitando con ello el problema de la frialdad de las aguas. En aquella época a la hora de diseñar los equipos de buceo se pensaba en una práctica profesional del buceo y nunca deportiva, ya que lo que se pretendía era poder realizar trabajos bajo el agua y éstos se solían hacer sin necesidad de una gran movilidad. Por el contrario, lo que se necesitaba, en la mayoría de los casos, era estabilidad y facilidad respiratoria para el hombre que trabajaba en un medio que no era el suyo y además de manera dura y prolongada.

Con ese equipamiento el buzo iba a desarrollar una actividad profesional desconocida hasta el momento, aplicada en primer lugar a la construcción de la infraestructura portuaria, diques, muelles, rompeolas, realización de dragados de los puertos y recalces de muelles, trabajo en centrales hidráulicas, extracción de barcos hundidos, recuperación de la carga...

Esta situación representa la primera etapa de la evolución del buceo contemporáneo.

### LAS GENERACIONES DE BUZOS MANCISIDOR

En ese momento es donde se iba a iniciar el trabajo del primer buzo de esta familia, Juan José Mancisidor, nacido en Mutriku en 1872. Aunque era de caserío, en 1897, estando de aprendiz de buzo, acompañó a Felipe Lizarralde a Galicia para efectuar el salvamento de un buque naufragado en el cabo de Cee, en la ría de Corcubión.

En 1914 constituyó una primera compañía de buceo para intervenir en el novedoso proyecto de ampliación del puerto de Getaria redactado por el ingeniero José María Arambarri consistente en la génesis de una nueva dársena mediante la construcción de dos nuevos diques y un muelle donde se instalaría la Casa Albergue de Pescadores, después Cofradía, que fue inaugurado en 1919.

Posteriormente, en 1924, formó la compañía de buceo *Mancisidor*, que van a heredar sus hijos. Efectuó trabajos en casi todos los puertos vascos: Mutriku, Getxo, Plentzia, Zumaia...

Tal vez su trabajo más innovador fue el que efectuó en 1926 en el puerto de Ondárroa. En esa

época este puerto, como la mayoría de los puertos de ría, representaba un peligro en momentos de temporal para sus pescadores al tener que atravesar la barra. Mancisidor propone cerrar la bocana del puerto con una presa, achicar el agua que quedaba y realizar toda la obra en seco. Esta novedad hizo que se realizara el trabajo en menor tiempo y con una mayor rentabilidad.

Durante esos años, las embarcaciones de vapor comenzaban a ser más numerosas que las tradicionales de remo y vela. En ocasiones llegaban a los puertos embarcaciones mercantes de vapor y gasolina de gran tonelaje, como ocurría en Getaria con el desarrollo de la industria conservera, lo que obligó a emprender mejoras en el puerto que fueron ejecutadas entre enero de 1929 y julio de 1930 por Mancisidor, a quien tras pública subasta se adjudicó la obra por un importe de 126.545,55 pts. El proyecto fue ejecutado por el ingeniero Francisco Luariz Ayardi a petición de los presidentes de las Federaciones de las Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa y Bizkaia, consistente en el dragado hasta 1 m. por debajo de la línea de bajamar viva equinoccial; la limpieza de la piedra suelta evitando con ello el peligro cuando los barcos tocaban fondo; la instalación de 6 cadenas de fondeo y el recrecimiento de 31 metros de escollera en los morros de los diques N y S con piezas de 4 toneladas.

Durante la guerra civil española, en 1936, efectuó el desguace del buque mercante *Jatamendi* en Pasaia, que había sido hundido cerca de cala Bursa, intencionadamente, para bloquear la entrada al puerto. Con ocasión de estos trabajos se inicia en el buceo Genaro Mancisidor, hijo de Juan José, que había aprendido el oficio con él.

A finales de los años 30 fallece Juan José Mancisidor (1937 ó 1939) mientras trabajaba en la instalación de una grúa, en el muelle Arrigorri de Ondárroa. A partir de ese momento la empresa se denominará *Vda. e Hijos de Juan José Mancisidor*. Esta empresa estuvo constituida por tres buzos hijos suyos, el mencionado Genaro, Francisco y José.

La nueva empresa continúa con las labores en los puertos, realizando el dragado del de Donostia

En 1945 desguazan el buque mercante *Luis Adarro*, hundido en la bocana de Pasaia, en Senokozulua. En esta misma zona, en octubre de 1947, se efectuó el salvamento del vapor *Mina Piquera* que llevaba cargamento de pirita. Este mercante naufragó al pretender refugiarse en el puerto con ocasión de un fuerte temporal del noroeste. En esta tarea se inicia profesionalmente, José Manuel Man-



Preparativos para el desguace, por Genaro Mancisidor, del buque *Jatamendi* hundido en cala Bursa, Pasaia, en 1936.

cisidor, hijo de Genaro, la tercera generación de esta familia. Éste había nacido en Ondárroa en 1929, pero le trajeron a Donibane, con 6 años y se considera pasaitarra “*el padre vino a arreglar la ría de Rentería... vinimos para tres meses...y nos quedamos*”.

El otro hijo de Genaro, Jesús Mari Mancisidor también entrará a formar parte de la sociedad que se llamará al fallecer la viuda, *Hijos de Juan José Mancisidor*. De estas tres generaciones actualmente vive José Manuel, hombre de buena memoria, que ha recopilado abundante material fotográfico de los trabajos de la empresa y escrito unos apuntes muy detallados de su experiencia profesional. Amablemente nos ha facilitado vivencias personales...

Trabajaron en Ondárroa, en Zumaia, en Mundaka, en Bermeo durante cinco años y con Alberto Marón, buzo que aún vive, también en varios puertos cántabros. José Manuel refiere respecto a este compañero que era un fumador empedernido “*que fumaba incluso con la escafrandra puesta, al bajar le daban fuego al cigarro y hasta que se consumía el tabaco*”.



El mercante, Minapiquera encallado en la bocana de Pasaia el 31 de octubre de 1947.

Durante la Segunda Guerra Mundial procedieron al desguace de un mercante alemán, que se había hundido en el bajo de Mompás al ser acechado por un submarino inglés.

Intervinieron en las obras de construcción del aeropuerto de Hondarribia en Amute, procediendo al relleno de arena y grava de la pista.

En ocasiones los dragados presentaban grandes dificultades como el que realizaron en la barra del puerto de Zumaia. Era preciso triturar la roca y extraerla, pero como solía estar recubierta por arenas, la constante agitación de la barra hacía que se rellenase casi inmediatamente después de su dragado. Por lo que hubo de triturar la roca mediante el empleo del romperrocas para luego extraer simultáneamente la arena y la roca triturada. La cota de dragado quedó fijada a 5,06 metros respecto a la coronación del muelle comercial.

Dada la difícil exposición de la barra, fuertemente batida por las marejadas y temporales del golfo de Bizkaia, los Mancisidor, quienes habían obtenido la subasta de las obras por 3.740.009,40 ptas, sólo podían trabajar durante las campañas de primavera y verano, entre abril y septiembre, por lo que el trabajo de dragado se alargó entre 1963 y 1965.

A partir de la década de los 50 en Getaria había crecido considerablemente el volumen de la pesca desembarcada así como el porte de las embarcaciones, aumentando el calado de éstas, lo que llevó a la necesidad de ampliar el dragado hasta la cota 4,50 metros por debajo de la bajamar viva equinoccial.

Estas obras las ejecutaron los Mancisidor, iniciando los trabajos en 1964, pero por diversas causas, no imputables a la familia, que entorpecieron la marcha de las obras, éstas se prorrogan hasta 1968, liquidándose por un importe de 9.955.628,19 ptas.

Además de los dragados y construcción de diques los Mancisidor se dedican a obras menores de mantenimiento de los muelles y diques como son los recalces. Ésta era una labor continua en todos los muelles principalmente después de fuertes temporales. El procedimiento que se utilizaba era muy sencillo debido a la escasa necesidad de medios auxiliares: el buzo, las embarcaciones auxiliares de maniobra y la utilización de sacos de cemento puro de Zumaia, debido a su inalterabilidad por el agua de mar, era preferido a otros tipos de cemento. Los sacos eran sumergidos por los Mancisidor, quienes efectuaban en una de las caras del saco un corte longitudinal y dos transversales, colocando el saco con la cara hacia abajo, mante-

niéndolo hasta que comenzaba a fraguarse, permitiendo entonces la extracción de la arpillera. Entre otros recalces se efectuó en 1957 el de reparación del morro del dique sur de Getaria ejecutado por Francisco Mancisidor y en 1960 otro recalce para el mismo muelle bajo proyecto del ingeniero Iribarren. Esta última obra se ejecutó mediante contratación directa a *Hijos de Juan José Mancisidor, S.R.C.* por 232.180,45 ptas. a la baja.

La compañía había llegado a tener 14 barcos, entre ellos *Playa Eder, Playa Aundi, Playa Txiki*, el vaporcito *Anémona*, motoras pequeñas... además de grúas y otras máquinas. José Manuel siempre, en la proa de las embarcaciones junto al nombre de éstas, pintaba una escafandra, símbolo de la familia.

En la medida en que avanzan los años, el trabajo de los Mancisidor se diversifica, añadiendo la labor en las centrales hidroeléctricas a partir de los años 50. Fue la compañía Iberduero la primera que reclamó estos servicios. Trabajaron en la construcción de presas y saltos del Duero entre Zamora y Portugal, en Elsa, Saucelle, Pikote entre otros.

El oficio de buzo lo fueron transmitiendo de padres a hijos pero también enseñaron a otros buzos, como a Jesús Mari Mendizábal de Mutriku, que todavía vive, y a Carmelo Iturrioz.

## LA ASOCIACIÓN DE BUZOS DEL CANTÁBRICO

El trabajo de los Mancisidor, como de todos los buzos de la época estaba sometido a duras condiciones laborales, como nos cuenta el superviviente de la saga: José Manuel: *"me levantaba a las 5 de la mañana, tenía que preparar la manguera, el traje de buzo... Bajaba al agua a las 8 de la mañana y hasta la 1 permanecía en el agua y después de comer de nuevo, de las 2 a las 9 de la noche bajo del agua, e incluso después había que preparar la grúa... No hacíamos vacaciones, solamente cuando no había trabajo descansábamos... Si había temporal había que ir hasta por la noche a amarrar los barcos..."*

Además eran frecuentes los accidentes laborales como los ocurridos en las obras del dique norte del puerto refugio de Hondarribia. Debido a la dificultad y complejidad de los trabajos efectuados entre 1914 y 1917 perecieron dos obreros ahogados al atravesar la barra una gabarra cargada de cemento y el buzo Silvestre Bonechea, sufrió también un accidente de menor consideración.

Los Mancisidor no son ajenos a estos accidentes, como el que había provocado la muerte del patriarca de los buzos, Juan José en Ondárroa o el de Genaro, cuando se iniciaba en la profesión, que

se cortó dos dedos de la mano derecha en un accidente laboral.

Avanzando los años, el trabajo en las empresas hidroeléctricas, resultó ser más peligroso que el de los puertos, registrándose varios accidentes. Entre ellos perdieron la vida los compañeros de trabajo José Mari Mendizábal y Ángel Basterrechea. El mismo José Manuel refiere que en una ocasión en un salto *"nos pilló una crecida y casi nos lleva, subió el nivel de repente hasta 8 metros..."*

Siendo consciente de la peligrosidad de su profesión y adelantándose a los acontecimientos ya desde el inicio de la actividad submarina, Juan José Mancisidor vio la necesidad de agrupar y organizar a los buzos para defender sus intereses profesionales, evitando la competencia entre ellos y buscando el apoyo mutuo y el socorro al siniestrado.

De este modo se crea en 1921 en Desierto-Erandio, la "Asociación de Buzos del Cantábrico", presidida por Juan José Mancisidor. El objetivo era agrupar a todos los buzos de la costa cantábrica, iniciándose con los de Santander, Gipuzkoa y Bizkaia. Cada asociado depositaba en la caja de la sociedad el 5 % del importe líquido del contrato y una cuota mensual de 5 pts. Con estos fondos la sociedad adquiría materiales para el ejercicio profesional como grúas, máquinas de bucear, gabarras, remolcadores, etc. La Asociación se encargaría de la enseñanza de la profesión de buceador. En caso de enfermedad o accidente de trabajo todo socio percibiría como socorro 50 pts. semanales.

Se fijaban así mismo los precios de los distintos trabajos que realizaban:

*"Por una entrada de buzo llevando éste máquinas, ayudante y demás personal necesario, 150 pesetas, y si se precisa todo el día, 200 pesetas.*

*Por obras de construcción, llevando el buzo máquina con sus accesorios y ayudante, 120 pesetas diarias.*

*Los reconocimientos de buques, sea cualquiera el tonelaje, se cobraran a 500 pesetas como mínimo.*

*Los buzos de las juntas de Obras del Puerto o empresa determinada cobrarán como mínimo un sueldo de 500 pesetas mensuales."*

## EL BUCEO CONTEMPORÁNEO. DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XX AL MOMENTO ACTUAL

A partir de mediados del siglo XX se iba a producir una revolución en las técnicas del buceo, iniciándose la segunda etapa contemporánea. Y ésta comenzó gracias al trabajo conjunto de Jac-



El ayudante de José Manuel Mancisidor le coloca la escafandra para proceder a una reparación en 1953.

ques Yves Cousteau, entonces teniente de navío de la Armada francesa y de Emile Gagnan, ingeniero de la compañía "Air Liquide" y experto en equipos industriales de gas. Ellos están considerados como los inventores del primer regulador completamente automático. Aunque realmente no fueron los primeros creadores de esta válvula automática de demanda y que su ingeniosa aportación se basó en creaciones anteriores, sí la perfeccionaron hasta transformarla en un invento revolucionario. Se había encontrado la solución buscada y el buceador podía sumergirse con facilidad, nadar entre aguas o posarse en el fondo con autonomía antes nunca conocida. El regulador unido a un traje de neopreno, unas botellas de aire comprimido y unas aletas, hacía que el hombre pudiera adentrarse con facilidad en el misterioso mundo de las profundidades. En 1946 lo patentaron con el nombre de Aqua-Lung (pulmón acuático).

Y a partir de aquí se cierra el ciclo del buzo tradicional y se inicia el del buceo actual "nosotros

*somos buzos, esos son ranas*", comenta con cierta arrogancia José Manuel Mancisidor, refiriéndose al buzo actual.

Uno de los pioneros en la nueva técnica del buceo va a ser Tomás Hernandorena, que también ha ejercido más de 35 años de profesional del buceo.

Ambos submarinistas coinciden en su añoranza por el mundo submarino, Tomás Hernandorena, afortunadamente lo sigue practicando, sin embargo José Manuel no, debido a problemas de salud y a su mayor edad. Cada uno afirma que para él la técnica mejor es la que ha utilizado, es decir la escafandra para Mancisidor y la máscara, tubo, regulador, botellas y aletas para Tomás Hernandorena.

Existe una cuarta generación de buceadores José Manuel y Mikel Mancisidor, hijos de José Manuel, pero éstos evidentemente han relegado la escafandra y bucean con equipos autónomos y trajes de neopreno.

# ERRENTERIA-1901

Antxon Aguirre Sorondo

Días pasados, mientras buscaba y rebuscaba datos sobre el pasado de Errenteria, me topé con “*La Matrícula Industrial*” correspondiente al año de 1901, que me pareció muy interesante por su contenido. Se trata del censo para el cobro de las contribuciones de dicho año.

Pero es que, además, con este estudio sabremos cómo era Rentería en 1901, justo la víspera de la *I Exposición de la Industria de Rentería* que se celebró en 1903, a cuyo evento está dedicada esta revista.

Transcribiré los datos más importantes, indicando entre paréntesis el nombre del caserío, casa o calle. Seguro que la mayoría de los lectores encuentran en este estudio datos sobre su familia. Espero que les sea de interés.

## ALIMENTACIÓN

**ALCOHOL (al por mayor):** Ramón Carredano y Cía (Margarita. c/ Magdalena 49); Henri Garnier y Cía. (Magdalena, 49) y Henard Roger y Cía.

**CAFÉ CON COMIDAS:** Hermanos Iguaran (Carretera, 1).

**CAFÉ SIN COMIDAS:** Miguel Goenaga (Carretera, 11) y Marcial Olaciregui (Capitanenea, 8).

**CARNICERÍAS:** Guillermo Aldasoro (Magdalena, 3), Cipriano Elícegui (Stª. Mª., 13) y José Antº. Loinaz (Capitanenea, 6).

**CONFITEROS:** Modesto Echagusia (Magdalena, 7), Julián Jauregui (Sanchoenea, 1), Pedro Igº. Jauregui (Principal, 6), Saturnino Mendarte (Carretera, 4), y Marcial Olaciregui (Magdalena, 2).





**FRUTERÍAS:** Francisco Maeso (Magdalena, 33), José Cruz Urquía (Magdalena, 3), Vda. de J.A. Olaizola (Stª. Mª. 3), Vda. de F. Olazabal (Sanchoenea, 5).

**HARINA (Venta):** Dorotea Berrondo (Stª. Clara, 15) y José Berrondo (Arrabal, 3).

**HOSPEDERÍAS:** Josefa Arrieta (Arrabal, 17), Francisco Eulacia (Principal, 4), Pascual Goyeneche (Carretera, 21), Baltasar Jiménez (Sanchoenea, 21), José Antº. Loinaz (Capitanenea, 6), Vda. de M. J. Michelena (Principal, 2).

**MANZANA (Compra y venta para sidra):** Fermín Arocena (Principal, 8), Luis Mª. Berrondo (Carretera, 7), Esteban Echeveste (Carretera, 8), Euskaria (Carretera, 2), Ignacio Goicoechea (Pontika), Mª. Antª. Irigoyen (Arrabal, 5), José Antº. Loinaz (Capitanenea, 6), Marcial Olaciregui (Capitanenea, 8), Francisco Oyarzabal (Astillero), Vda. de J.J. Bidegain (Sanchoenea, 9), Vda. de T. Gamón (Capitanenea, 21), Vda. de R. Loinaz (Santa María, 13), Vda. de J.A. Olaizola (Stª. María, 3) y Ursino Zabala (Tolosa).

**PANADEROS:** Antonio Mª. Echenique (Medio, 15) y Vda. de Lecuona (Medio, 3).

**RESTAURANTES:** Eugenio Zalacain (*Oarso ibai*).

**ULTRAMARINOS:** Julián Arreche (Javiereña), Modesta Echenagusia (Magdalena, 7), Julián Jauregui (Sanchoenea, 1), Pedro Ignº. Jauregui (Principal, 6), Juan Mª. Larruscain (Sanchoenea, 23), Saturnino Mendarte (Carretera, 4), Marcial Olaciregui (Magdalena, 2), Carmen Olano (Carretera, 8) y Evarista Urdampilleta (Sanchoenea, 3).

**VINO (Al por mayor):** Fermín Arocena (Carretera, 15), Ramón Gambarte (Stª. Mª, 6).

**VINO Y AGUARDIENTE AL POR MENOR:** Eusebio Albisu (Medio, 26), Andrés Andueza (Magdalena, 6), María Arechavala (Stª. Mª., 18), Fermín Arocena (Principal, 8), Francisco Belamendia (Carretera, 39), Justo Brusín (Principal 10), Antonio Mª. Echenique (Medio, 15), Victoriano Echeverría (Medio, 27), Juliana Echeveste (Principal, 5), Mª. Cruz Echeveste (Alameda, 7), Secundino Errandonea (Stª. María, 5), Francisco Eulacia (Principal, 4), Ramón Gambarte (Medio, 6), Manuel Garmendia (Medio, 5), Pascual Goyeneche (Carretera, 21), Juan José Imaz (Alameda, 4), José Antonio Loinaz (Capitanenea, 6), Juan Batª. Olaizola (Santa Clara, 19), Juan Martín Urquía (Carretera, 1), Vda. de J.J. Bidegain (Sanchoenea, 9), Vda. de F. Olazabal (Sanchoenea, 5), Francisco Bidegain (Azken-portu), José Antº. Carrera (Centolenea), Manuel Loinaz (Eche-

chiki), José Antº. Lasa ("Imaz-enea"), Josefa Igª. Oyarzabal (Bonacho), Vda. de Juan Mª. Retegui (Baringarate-bekoa), Casimiro Salaverría (Lekunberri), José Atº. San Sebastián (Otzazulueta), José Mª. San Sebastián (Tolare-berri), y José Andrés Sorondo (Javiereña).

## VESTIMENTA

**ALPARGATEROS:** Pedro José Adarraga (Medio, 4), José Luis Carrera (Medio, 7) y José Ignacio Retegui (Medio, 19).

**ROPA (Venta ropa terminada):** Dorotea Berrondo (Sta. Clara, 15), Joaquín Mª. Elcano (Magdalena, 20).

**SASTRES:** Tomás García (Arriba, 1).

**TEJIDOS (Venta al por menor):** Francisco Arreche (Capitanenea, 8), José Berrondo (Magdalena, 8), Celestino Goenaga (Magdalena, 3), Matías Samperio (Arrabal, 11), Tomás Vallejo (Carretera, 7) y Vda. de P. Lecuona (Capitanenea, 11).

**ZAPATERÍA (Venta zapatos):** Manuel Ansoarena (Sanchoenea, 15).

**ZAPATEROS (fabrican y arreglan):** Francisco Arrieta (Arriba, 5) y Lázaro Bengoechea (Stª. María, 9).

## OTROS

**ACEITE MINERAL:** Norberta Imaz (Sta. Mª. 4), Mª. Antonia Irigoyen (Arrabal, 5), Magdalena Sein (Arriba, 1), José Cruz Urquía (Magdalena 3).

**BARBEROS:** Francisco Arruabarrena (Medio, 5), Cruz Los Santos (Stª. Mª., 11), Juan Mur (Carretera, 13), Vicente Salsamendi (Magdalena, 14), y Timoteo Zalacain (Arrabal, 12).

**BILLAR (una mesa de billar):** Miguel Goenaga (Carretera, 11), Hermanos Iguarán (Carretera, 1), Marcial Olaciregui (Capitanenea, 8).

**CARPINTEROS:** José Arrieta (Carretera, 13), Victoriano Echeverría (Medio, 27), Francisco Imaz (Imazenea-berri), Juan José Imaz (Alameda, 4), Lasa y Uranga (Imazenea), Agustín Múgica (Magdalena, 33), Mamerto Recalde (Sanchoenea, 23) e Ignacio Urbieta (Carretera, 12).

**CESTEROS:** Rafael Michelena (Iglesia, 17), Juan Luis Urrutia (Arriba, 13), y Luis Mª. Zapiain (Baringarate goikoa).

**CUBEROS:** Manuel Altuna (Santa Clara, 3).

**FARMACÉUTICOS:** Zacarías Cobreros (Arrabal, 19).

**HERREROS:** José Ángel Ciaurriz (Principal, 2), Ignacio Galarraga (Gabierrota), Ignacio Ubiría (Carretera, 13) y José Ignacio Olaizola (Stª. Clara, 21).



**HOJALATEROS:** Eulogio Echenagusia (Stª. María, 4) y José Cruz Urquía (Magdalena, 3).

**MAESTRO ALBAÑIL:** Ignacio Basterrica (Magdalena, 24).

**MAESTROS CANTEROS:** José Mª. Aldasoro (Magdalena, 8), José Juan Echeverría (Abajo, 15), y Manuel Galarraga (Iglesia, 11).

**MAESTRO DE OBRAS:** Esteban Echeveste (Carretera, 8).

**MÉDICOS:** Martín Mozo (Carretera, 12) y Ricardo Urgoiti (Carretera, 2).

**PRACTICANTES:** Tomás Vallejo (Sanchoenea, 13).

**SILLERO:** Ignacio Carrera (Medio, 7).

**VETERINARIOS:** José Igº. Olaizola (Stª. Clara, 19).

## INDUSTRIAS:

**Echeverría y Cía.** (Abajo 9): Telares: 5 mecánicos de vapor, 2 de mano, 11 sin vapor, 22 comunes de lanzaderas, 12 Jacquard y aparatos de prensar a motor.

**Gervasio Viyella** (Carretera, 12): fabricación de achicoria.

**Henri Garnier y Cía.**, fábrica de aguardientes (La Margarita): 2 calderas de destilación y concentración.

**La Fabril Lanera** (Pontika): 1 máquina de hilar a vapor, 4 tinas a vapor.

**La Fabril Lanera** (Cuartel del Oeste): 1 tintorería para el público, otra aneja a la fábrica.

**La Fandería** ("La Fandería"): 6 máquinas de triturar, 4 aceñas de río con 4 piedras.

**La Ibérica**, fábrica de galletas ("La Ibérica"): 1 horno de 1440 cm<sup>3</sup>, 4 hornos de placas giratorias, 1 aparato mecánico de amasar, 1 cilindro de afinar la pasta).

**La Ibero Belga** (Magdalena, 9): 2 telares mecánicos Jacquard, 12 Jacquard a mano.

**La Ibero Belga** (Magdalena, 9): tintorería.

**La Papelera Vasco Belga** (Cuartel del Este): 2 máquinas de fabricar papel.

**Real Compañía Asturiana** (Capuchinos): sistema de desplatación, 1 horno de manga, 3 hornos de reverbero, 1 horno de afino, 1 horno de copelar.

**Real Compañía Asturiana** (Alzateko playa): fábrica de albayalde.

**Ribière Fadville y Cía.** (Carretera, 2): fábrica de calzado.

**Sociedad de tejidos de lino de Rentería** (Stª. Clara, 3): 78 telares mecánicos, 4 Jacquard mecánicos, 2 Jacquard a mano, 64 telares comunes, 2 máquinas de prensar a vapor.

# FELIX OIARBIDEREKIN TOPATZEKO UNEAK

Maite Ruiz de Azua

**N**orberaren bizitza puzzle bat bezalakoa da, denbora aurrera doan heinean, irudi desberdinetako piezak lortzen ditugu eta gutxinaka, piezak gehituz, gure bizitzaren puzzlea eraikitzen dugu. Ez dira zati guztiak antzekoak, aitzitik, puska txikiak eta handiak, ertz zuzenak eta makurrak aurki ditzakegu. Hala ere, gure puzzleen ezaugarriarik aipagarriena hau da: nire puzzlerako balio duten piezak gure inguruan bizi direnen puzzlean ere sar daitezke, hau da, elkarri trukatu diezaiokegu edo bestearen osagarria bilaka daitezke. Felixen puzzlearen kasuan ia ezinezkoa litzateke zenbat piezaz osatzen den jakitea, alde batetik bizitzan zehar garatu zituen ekintzak ugariak izan zirelako, bestetik puzzle hori osatzen parte hartu beharko luketen izenen zerrenda luze-luzea izango litzatekeelako.

Horregatik nire pieza batzuk eskaini nahi dizkizuet, eta honekin batera zuek ere zuenak agerian jartzeko gonbidapena bidaltzen dizuet; momentu-

txo batzuk, gutxienez, Felixen puzzlea berregiteko erabil ditzazuen.

Nire lehenengo zatia hamabost urte nituenean eskuratu nuen, Burgosen nengoen, kanpamentu batean. Etxera itzultzeko eguna zen eta azkeneko bazkaria egiten ari ginen; artean, Felix kanpamentukide baten aita besterik ez zen. Egun hartan semea eta honen lagunak bila etorri zen, Nafarroako herri batera oporretan joan behar zutelako Errenteriarra bueltatu ordez. Felix jantokitik paseatzen gogoratzen dut, hizketan batekin eta bestearekin, eta ahaztuko ez zaidana zera da: bere aurpegiak islatzen zuen gozamina. Gu pozik geunden eta bera gurekin pozten zen. Kanpa gehiago behar izan nituen Felixen kanpamentuarekiko inplikazioa noraino iristen zen ezagutzera. Berari esker Quintanar de la Sierrara iritsi ginen, eta bere laguntza gaur egun arte ez da eten. Eta ez da amaituko ere, puzzlearen alde honetan piezak enkajatu ditugunok bere ekarpenari eutsiko baitiogu.



4  
2  
0  
0  
O  
a  
r  
s  
o

Beste pieza txiki bat ere badut: honetan Aitorren aita da Felix, koadrilako laguna. Garai hartan institutura joaten nintzen eta goizero garaje batzuen lanak arretaz jarraituz topatzen nuen; berak ez ninduen oraindik ezagutzen. Han zegoen beti, lanean. Oso langilea izan da Felix, langile fina. Eta horregatik pieza honen ondoan beste bat jarri nahi dut, urte batzuk geroago jaso nuena. Behin esan zidan bere aitak agindu hau utzi ziola: "Etxeak ondo egin itzazu, etxeak ondo eginak", eta honela izan da bere lanean, gauzak ahalik eta ongien egi-ten saiatu da beti.

Eta egun batean koadrilako lagun hori nire mutil lagun bihurtu zen eta orduan Felix gertutik ezagutzeko unea iritsi zitzaidan. Hona hemen hirugarren pieza. Maitabera izan zen nirekin hasiera-hasieratik, eta halaxe jarraitu zuen hurrengo hogeitertean. Maitabera zen, bai, baina aldi berean maitagarria. Jendearekin harremanetan jartzeko dohain berezia zuela pentsatu dut beti. Jende guztientzako hitz gozoak bazituen, haurrentzat nahiz helduentzat, bai betiko lagunentzat bai bere bizitzan agian behin bakarrik ikusiko lukeen pertsona horrentzat, berdin zitzaion izen handiko pertsonekin hizketan hastea edo gizajoenarekin...

Hortik aurrera zenbat pieza lortu ditudan! Zenbat ! Eta bai ederrak direla ! Zuei banan-banan erakusteko ezintasuna da nire pena. Baina askotan errepikatzen diren batzuk behintzat eskaini nahi dizkizuet.: familia eta lagunak mahai inguruan elkartzea oso gogoko zuen, eta egoera hauetan lehen kanpamentu hartako gozamen espresio berbera azaltzen zuen.

Beste pieza batzuek baserria erakusten dute, eta Felix han, sagarrondoan artean, edo bidaia

batetik ekarri zituen sahatsak zaintzen, baina pieza hauek iseka triste bat egiten didate, bere irudia oraindik bidetik azalduko dela esaten didatelako.

Aitonaren "ttikiyen" puzzleak horrela imajina ditzakezue: Realaren golengatik festa handia, izozkiak, musu piloak, barreak eta irribarreak, marrubiz betetako eskuak, azken finean, maitasuna mila gauza txikitik eman zien. Zuei aurkezteko haurren puzzleetatik bi pieza aukeratzea izugarri kostatu zait: batean Felix agertzen da klinika bateko gelan, zutik dago, geldi-geldirik, isilik, oso denbora luze darama sehaska bati begira, munduan bera eta Ander jaioberria bakarrik egongo balira bezala. Eta bestean, hotel batean, maître serio baten begiradapean, Felix eta Irantzu txikia eskutik helduta pasilotik abestuz eta saltoka doaz: "gosaltzera, po-po-po-po-po, gosaltzera", biak hiru urteko haurrak bailiran.

Oso harro nago bere puzzlean eta nirean zati asko egokitzen direlako; hala ere, gauza bat aitortu behar dizuet: pieza horiek Felixek nik baino hobeto eraiki eta zaindu zituen, adreiluak izango balira bezala tinko elkartzeaz arduratu zen, zirrikiturik utzi gabe, etxe sendo bat egin arte. Eraikitzailea trebea izan zen Felix, bai lanean, bai bizitzan; bizitzaren arlo guztietan bere betebeharra hori izan zen: eraiki.

Ez dut jarraituko, helburua ez baita nire inbentarioa azaltzea, zuena abiaraztea baizik. Denboratxo bat har ezazue, faborez, eta pentsatu zenbat pieza sartzen diren zuen puzzleetan eta Felixenean.

Eta agurrean, nire amak eman zidan pieza-txoak erakutsi nahi dizuet, Felixen heriotza jakin zue-  
nean hau bakarrik esan zidan: "Zein pertsona ona joan zaigun!"



# ERRETERIA Y EL FERROCARRIL (1)

José Ángel Rodríguez Medina

**A**ndaba pensando sobre qué escribir para el nuevo OARSO, cuando en la antesala de un despacho, entre revistas técnicas, encontré una denominada TREN CORREO, editada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guipúzcoa (AAFG), donde había un artículo de Pedro Pérez Amuchastegui (Kepa) sobre el tren minero de Arditurri.

Con gran interés leí el artículo, dándome cuenta de inmediato que Errenteria ha estado muy unida al ferrocarril, siendo uno de los pueblos que más líneas férreas de diferentes tipos y compañías ha tenido a lo largo de su historia. Dicho pensamiento me hizo ver enseguida la posibilidad de realizar un trabajo sobre el particular, poniéndome a trabajar sobre ello.

Contacté con Kepa y nada más explicarle la intención de mi artículo para la revista OARSO, no dudó en colaborar, aportándome información y material gráfico suficiente que complementaría con otros datos. Del conjunto de todos ellos, he intenta-

do realizar un artículo muy general (había material para hacerlo mucho más extenso) con datos y anécdotas sobre la vida de los diferentes ferrocarriles que han existido en nuestro pueblo, que espero resulte atractivo y ameno. Éstos han tenido según los tiempos, mayor o menor importancia, pero no me cabe ninguna duda de que su existencia ha sido muy productiva para el desarrollo y bienestar de la industria de la comarca y del ciudadano de Errenteria.

Debido a la cantidad de material encontrado y viendo el volumen que cogía el artículo, he decidido en este OARSO incluir solo un ferrocarril en funcionamiento (TOPO) y otro ya desaparecido (MINERO DE ARDITURRI), dejando para otra ocasión el resto de los ferrocarriles que ha tenido y tiene nuestro pueblo.

Asimismo mientras preparaba el artículo recordé los diferentes trenes o tranvías que de joven había visto circular por la Villa y descubrí con sorpresa algún otro del que no conocía –ni tan siquiera de oídas– su existencia, por lo que espero





que esta aportación sirva a unos lectores para recordar y a otros para conocer cómo el ferrocarril tuvo y tiene en Errenteria y su comarca una existencia primordial, no solo en el transporte de mercancías sino también en el de la unión entre los pueblos y traslado de sus ciudadanos.

### **FERROCARRIL ELÉCTRICO SAN SEBASTIÁN-LA FRONTERA (TOPO)**

El Sr. Manuel Martí obtiene la concesión de un ferrocarril que una San Sebastián con la frontera francesa de Hendaya, con un ancho de vía de 1,00 mts. El 4 de junio de 1891 se constituye la Constructora de Obras Públicas y Fomento Industrial que sería la empresa encargada de las obras.

A diferencia de las otras tres líneas que había en la costa, ésta no se integra en la red de Ferrocarriles Vascos. Esta nueva línea nace sin grandes ambiciones, especializándose en los tráficos que no interesan al F. C. del Norte, encontrando grandes problemas para llevar las mercancías de Ferrocarriles Vascongados (F. V.) a la frontera. Para mejorar esta situación se inician gestiones que no fructifican, por lo que solicitan una nueva concesión que no les es otorgada, con lo cual no les queda más remedio que negociar con la compañía del Ferrocarril de San Sebastián-Irún.

En 1909 se estudia otro proyecto aprovechando lo ya construido y se firma el acuerdo el 23 de abril de 1910, ratificado por la Junta de Accionistas de los Ferrocarriles Vascongados el 27 de junio de ese año.

Pronto empezaron las tensiones ya que un mes después los Ferrocarriles Vascongados se quejan de incumplimientos porque el F. C. de la frontera no facilita planos y observan que se está construyendo una variante del trazado que no figuraba en el acuerdo. A pesar de ello Ferrocarriles Vascongados aprueba unas tarifas ventajosas para transportar las 2.000 tm. de materiales necesarios para su construcción.

El 5 de diciembre de 1912 se hace el primer viaje inaugural San Sebastián-Irún con parada en Loyola para descubrir un busto y homenajear a D. Plácido Allende, principal impulsor de este proyecto.

El 13 de junio de 1913 se inaugura el tramo Irún-Hendaya, autorizándose mediante ley francesa del 9 de abril de 1914 la penetración en Francia desde la mitad del Puente Internacional a través de terrenos del ferrocarril de Midi.

El 26 de mayo de 1926 se fusionan el tranvía de San Sebastián-Hernani, el de Irún-Fuenterrabía,

el ferrocarril Pamplona–San Sebastián (el Plazaola) y el de San Sebastián–La Frontera, creándose la Sociedad Explotadora de Ferrocarriles y Tranvías (SEFT).

A partir de 1942 comienza una política anti-tranviaria en San Sebastián, organizándose grandes polémicas que se mantienen hasta 1958 con impedimentos y prohibiciones, juicios y contenciosos, que obligó, dada la delicada situación económica de la SEFT, a renunciar a cambio de una subvención a los derechos de circular por la ciudad, quitándose a partir de entonces el tendido eléctrico.

A principio de los años 70 ocurren varios accidentes que ponen en tela de juicio la calidad del servicio y su seguridad, no teniendo la SEFT medios económicos para su modernización, por lo que el 30 de enero de 1973 su explotación es transferida a los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), planteándose la misma su cierre definitivo.

Fue D. Jaime Badillo director por aquel entonces de FEVE quien toma la decisión personal de mantener abierta la línea, salvando al Topo de su desmantelamiento y desaparición definitiva.

El 14 de octubre de 1976 después de las obras de mejora, se abre nuevamente la línea en todo su trazado. El 31 de mayo de 1979 el Topo se transfiere al recién creado Consejo General Vasco, naciendo de su mano *Eusko Trenbideak* que más tarde pasaría a denominarse *Eusko Tren*.

El 9 de octubre de 1998 al recorrido original se le añade el ramal San Sebastián–Lasarte/Oria, dejando de ser el ferrocarril San Sebastián–La Frontera y pasando a ser Lasarte/Oria–Hendaya.

Desde el comienzo a este tren se le denomina “el Topo”, debido a la gran cantidad de túneles que dicha línea tiene. Dicho ferrocarril es uno de los mejores construidos en Gipuzkoa.

No destacó nunca por el transporte de mercancías, aunque existieron proyectos interesantes para poder haber encontrado su importancia en tráficos de grandes empresas de la provincia, ampliando su acción a través de las líneas de vía estrecha de la zona del Cantábrico.

Se ha utilizado el argumento del escaso uso de su red, explicando que desde el puerto de Pasajes, se usaba la estación de Zumárraga como un puerto seco desde el que se distribuían las mercancías a los ferrocarriles de vía ancha.

Hoy en día atraviesa el centro de los municipios por donde pasa, siendo imposible imaginar en la actualidad el corredor San Sebastián–Hendaya sin este transporte.



A pesar de sus tan solo 22 Km. combinaba con otros ferrocarriles:

- En San Sebastián con los tranvías de la ciudad donostiarra.
- En Amara con los F. V. y con el F. C. de Plazaola.
- En Loyola con el tranvía de Hernani y cruzaba con el F. C. del Norte
- En Herrera con el F. C. del Puerto Pasajes.
- En Galtzalaborda cruzaba con el F. C. Minero de Arditurri
- En Larzabal cruzaba con el F. C. Minero de Arditurri y F. C. Forestal de Artikutza.
- En Irún con el F. C. del Bidasoa y el tranvía Irún–Fuenterrabía.
- En Hendaya con el F.C. de Midi (hoy SNCF) y el tranvía de Hendaya y los ferrocarriles de vía estrecha a Biarritz y Bayona por la costa.

El Topo atraviesa el municipio de Errenteria desde Pasajes a Oiartzun, entrando por el túnel bajo el Colegio de Don Bosco y llega al apeadero de Galtzarlaborda donde recoge la mayor parte de viajeros de la línea, atendiendo la zona alta y oeste de la Villa. Antes la salida de la estación cruzaba en paso superior el F. C. Minero de Arditurri. Continuaba hasta llegar a la estación principal de Errenteria donde se encontraban los talleres, las cocheras y la subestación eléctrica.

A la salida de esta estación se pasaba un túnel bajo los cementerios (caserío Gaztelutxo) y la línea se colocaba en paralelo con el F. C. Minero de Arditurri hasta el final de Fandería. Allí se cruzaba el río Oiartzun y la vía del F. C. Forestal de Artikutza que pasaba por debajo a la altura de Larzabal, junto a la carpintería, a través de un viaducto, para llegar a la estación de Arragua donde el Topo tenía entra-

da también en una fábrica y al término municipal de Oiartzun.

La estación y los talleres son los únicos edificios originales que quedan en el Topo. Dentro de la modestia de dicho ferrocarril, el taller de Erreterria hacía trabajos en los trenes que sorprendían por la escasez de medios y los importantes resultados. Además de realizar sus propios trabajos de mantenimiento, construyó material nuevo, se repararon y modificaron varios coches del F. C. de Plazaola y solían circular con material del tranvía de Hernani para traer y llevar motores de tracción a reparar a dichos talleres.

Asimismo se reformaron 3 coches del tranvía de Irún-Fuenterrabía. Esta situación solía ser muy curiosa ya que para pasar de este tranvía al Topo no había unión física de líneas ya que las dos líneas cruzaban al mismo nivel, por lo que en Irún había que subir los tranvías por la calle Cipriano Larrañaga donde no había línea y remolcados por un autobús de los de San Sebastián-Fuenterrabía hasta la vía del otro tren, donde había que encarrillarlos en las vías.

Volviendo a los talleres de mantenimiento de Erreterria, hay que decir que una vez constituido el Museo Vasco del Ferrocarril se reconstruyeron aquí los coches Aritza y Pagoa de su "Tren Histórico". También se realizó la magnífica restauración del salón y del coche de 3ª clase de los Ferrocarriles Vasco-Navarros.

Cabe destacar la construcción total en estos talleres, en 1967, del automotor MC1 a partir de un bastidor de un coche del F. C. de Plazaola y parte eléctrica de la General Eléctrica, así como una dresina con un motor Ford Fairline que cuentan era muy rápida ya que podía coger velocidades muy altas, siendo desguazada por falta de piezas de recambio.

La principal subestación eléctrica del Topo estaba en Erreterria, junto a los talleres, y constaba de 3 conmutatrices exafásicas de 300 kw. cada una, que recibían corriente alterna trifásica a 20.000 v., existiendo además una central de reserva con turbodinamo de 600 kw. y un grupo elevador para el *feeder* compuesto de un motor asíncrono a 220 v. acoplado a una dínamo en serie de 200 v. y 400 amperios.





De la estación de Erreterria partía una línea de alimentación para la subestación de Ventas de Irún a 20.000 v., donde existía una conmutatriz idéntica a la de la Villa que también alimentaba el tranvía de Irún–Fuenterrabía. Esta subestación recibía otra acometida procedente del salto de Endarlarza a igual tensión. Actualmente existe en Erreterria la subestación dotada de transformadores de vapor de mercurio de 20.000/1.500 v.

Hay que destacar que, como todo ferrocarril con tantos años de historia, también tuvo episodios trágicos, afortunadamente no muchos, siendo uno de los más importantes el ocurrido el día 13 de julio de 1913. Precisamente el día que se inauguraba la línea completa, dos trenes chocaban en Irún. En agradecimiento a la población irunesa por el comportamiento con las víctimas, S. M. el Rey concedió al escudo de la ciudad el título “muy humanitaria”. En 1976 chocaron en pleno túnel Ill Loyola–Herrera, la locomotora MTM 102 y la MC 3, también con un resultado de varias personas fallecidas.

Como anécdotas igualmente citaremos algunas de ellas. En el verano de 1919 llegó a viajar en este tren el presidente de EE.UU Wilson, que viniendo de Francia eligió el Topo para acercarse a San Sebastián y reunirse con su homólogo Romanones. El Topo también tiene su participación en el cine, ya que aparece en la película “El otro árbol de Guernica” donde en una de esas secuencias se le ve haciendo maniobras en la estación del Puente Internacional. A los trenes de mercancías y a los de reparación de línea aérea se les llamaba “Tragaluces”, porque cuando ellos circulaban bajaba la fuerza de la corriente eléctrica y la luz disminuía mucho. Las siglas de denominación SEFT de este ferrocarril eran interpretadas por los chavales como “Se Esperan Fuertes Trompazos”.

Están estudiándose diferentes proyectos de futuro para esta línea, pero en lo que respecta a su recorrido por nuestro municipio cabría destacar parte de su soterramiento o la futura estación de Fandería, que seguro hará mejorar no solo el servicio, sino también la calidad y comodidad de los erreterrianos, usuarios incondicionales de este medio de transporte.

## FERROCARRIL MINERO DE ARDITURRI

La minería moderna comienza en Arditurri en 1790 por iniciativa de D. José Antonio Sein que obtuvo autorización para comenzar el laboreo de los filones de plomo, añadiéndose posteriormente la explotación de hierro, blenda y fluorita hasta el año 1820.

En 1829 la Compañía Guipuzcoana de Minas reabre la explotación relacionada con la plata hasta

1841. Posteriormente será la Real Compañía Asturiana de Minas quien extraiga blenda y el hierro la Compañía Minera de Oiartzun y Chávarri Hermanos.

Más recientemente es nuevamente la Real Compañía Asturiana de Minas quien explota el mineral de espato de fluor, blenda, zinc y plata.

Por aquel entonces no había buenos caminos ya que hasta 1900 no se construye la carretera de Alcibar a Ugaldetxu utilizándose el coche de caballos o la caminata como medios para llegar a Erreterria.

En esta época las minas tenían gran importancia social, ya que se calcula alrededor de 500 personas (hombres y mujeres) de Oiartzun, Erreterria y Pasaia los que trabajaban en ellas.

El ferrocarril de Arditurri fue construido por los Hermanos Chávarri, de Bilbao, en 1902 tras la concesión otorgada el 25 de octubre de 1900 a D. Antonio Navarro y Arcellus, vecino de San Sebastián, en representación de los Hermanos Chávarri, siendo el Maestro de Obras por el Ayuntamiento del Valle de Oiartzun para su supervisión, D. Domingo Eceiza que da el visto bueno el 19 de mayo de 1902

Las características de la línea férrea eran de un ancho de vía de 0,75 mts. con radios de curva de 70 mts. como mínimo y pendientes o rampas que no excedían de 0.012 mm. por metro. El ancho de la explotación era de 3,50 mts.

El tramo hasta Alcibar contaba con un recorrido de 4,900 km., existiendo 32 alcantarillas, atravesando 10 caminos públicos vecinales y 11 de servicio particular, 3 rampas de protección, 5 túneles y 2 puentes metálicos.

El tramo de Alcibar a Erreterria (Bº. de Istillu) tenía una longitud de recorrido de 6,321 km., 3 túneles (uno de ellos, el más largo, el de Sorguintxulo de 220 mts.), 8 puentes (uno de ellos el más largo, de 12,30 mts. de luz, el de Aranguren o Fandería denominado Puente “Peli”), 8.950 traviesas y 293,5 tm. en carriles de 8 mts., ocupando el ferrocarril una superficie de 63.000 m<sup>2</sup>. El presupuesto de este tramo fue de 491.717,14 ptas.

El recorrido de esta línea férrea por el municipio de Erreterria, comenzaba a la altura del actual peaje de la autopista (salida Oiartzun) cruzando el río por el puente denominado “Peli” en Fandería, donde girando a la izquierda se colocaba en paralelo al ferrocarril San Sebastián–Hendaya (Topo). Seguían juntos ambos ferrocarriles hasta los túneles que tenían cada uno de ellos bajo los cementerios de Erreterria (caserío Gaztelutxo), saliendo al barrio de Gaztaño por detrás de las cocheras del Topo, existiendo aquí una parada con vía de sobrepaso y placa



giratoria. Por la ladera y frente a la actual estación del Topo se adentraba en un túnel para salir detrás de la ermita de la Magdalena (actual calle Madalen Goia) y por detrás de la fábrica de Pekín, seguía y cruzaba mediante un puente la carretera de Errenteria a Astigarraga, al barrio de Pontika. Pasando por la ladera de Beraun, por delante del actual colegio Miguel de Irastorza, llegaba al apeadero del Topo en Galtzaraborda (actualmente sus pilares son utilizados de pasarela peatonal) y desde aquí, donde actualmente está la zona deportiva de Alaberga frente al Hogar de Jubilados, se adentraba en un túnel salvando el barrio de Alaberga, saliendo a Sorgintxulo (barrio de Capuchinos aparcamiento curva altura torre nº 19). Por debajo del campo de fútbol del colegio Don Bosco, cruzaba la carretera de este colegio y llegaba a su estación final en el desaparecido barrio de Istillu, justo en el límite con Pasajes, donde actualmente está el hipermercado DIA (entrada a la variante), existiendo antes la fábrica de harinas de Arteche. Allí el tren entraba en una gran nave en cuyo depósito la vía estaba sobre pilares, vaciando el mineral que era trasladado por obreros en vagonetes sobre un puente metálico que cruzaba la carretera N-1 y las vías del F.C. del Norte, descargando a los barcos fondeados en el puerto de Pasajes.

Para el traslado del mineral, el ferrocarril disponía de un material rodante muy interesante, compuesto por 3 coches de viajeros y unos 20 vagones tolva que eran arrastrados por las locomotoras de vapor Santa Bárbara (único ejemplar conocido de este ferrocarril que actualmente pertenece a los fondos del Museo del Ferrocarril de Gijón donde ha sido restaurada), Arditurri y Montefuerte. Posteriormente y después de un periodo en que dejaron de explotarse las minas, el material rodante fue más modesto, disponiendo de una locomotora de vapor que, con el tiempo, se transformó en gasolina gracias a la instalación del motor de un camión, así como 3 mesillas (pequeños vagones abiertos a los que se le colocaban unos bancos) para el transporte de obreros, mientras que para el personal de Dirección había un coche Ford cuyas ruedas de goma fueron cambiadas por otras de tren. En 1961 a consecuencia de un accidente, este curioso vehículo fue sustituido por un pequeño automotor.

Fue en el año 1966 cuando cesó el transporte de mineral por ferrocarril, pasando a ser en camiones. El recorrido de la línea se encuentra actualmente reconvertido en un atractivo y concurrido *bidegorri*.

# LAS ACERAS Y LOS DÍAS

Mertxe Carneiro Bello



**E**n Mataró, si exceptuamos las zonas de nueva urbanización y el centro remodelado de la ciudad, la mayoría de las aceras son difíciles de transitar. Esto ocurre no sólo por su carácter extremadamente angosto y con frecuencia desnivelado, sino también –y sobre todo– porque las obras de construcción proliferan hasta alcanzar cotas inimaginables. En realidad, la ciudad al completo es una gigantesca obra, algo así como un jubileo de ladrillos, excavadoras, arena, camiones, tubos, grúas, aluminios, andamios, cristales... En la vía pública hay tantos transeúntes como fauna relacionada con esta todopoderosa industria del cemento. Doy fe de que prácticamente no hay calle, avenida o plaza que no esté vallada en todo o en parte. Jamás he visto una cosa igual, y eso que asistí a la transfiguración de Rentería. Pues bien, aquí y ahora me veo obligada a reconocer que al lado de esto lo de mi pueblo no pasó de ser mera anécdota. En Mataró, la vorágine constructora lo arrolla todo. A gran velocidad, las

casas viejas van siendo sustituidas; las no tan viejas, remozadas; y en los solares tiene lugar la incesante gestación y parto de las nuevas. Podríamos hablar también de los enterramientos de tendido eléctrico, cable para las televisiones y conducciones del gas. Podríamos hablar de las obras de la fachada marítima litoral arriba y litoral abajo que afectan a playas y paseos marítimos. Podríamos hablar de muchas más cosas que aún son proyecto y que se ciernen inquietantes sobre nuestro futuro, ¿pero para qué cargar las tintas? Es mejor dejar el tema en este punto porque, si nos ponemos a imaginar lo que está por venir, caeremos en el pesimismo. Seamos, pues, positivistas y ciñámonos a lo evidente, a lo enunciado, que en este caso es la realidad que vemos y palpamos. Adónde nos lleva y de dónde viene este frenesí son cuestiones profundamente metafísicas, así que ni tocarlas por la cuenta que nos trae. Pasemos, pues, al último estadio comtiano, es decir, al positivo que, dicho sea de paso, nunca falla.

En mis paseos por la ciudad a veces me quedo parada frente a las casas viejas en trance de demolición. No puedo evitarlo, me atraen, confieso que morbosamente, sus momentos finales. Y no soy la única ni mucho menos porque suelo estar rodeada de otros curiosos, la mayoría de mediana edad, y a juzgar por las expresiones de sus caras y el recogido silencio con que observan lo que yo observo, estoy convencida de que estamos comulgando con los mismos sentimientos. Es más que tangible entre nosotros el ejercicio de empatía ante la visión compartida de la finitud de las cosas, y aunque de vez en cuando se nos escape algún grito de sorpresa, no hay que fiarse en absoluto. Estamos disimulando el abrupto sentimiento que nos produce la contemplación de la muerte.

Son estas construcciones pequeñas, generalmente de una altura, de sucias fachadas que un día estuvieron pintadas en suaves o intensos colores pastel: rosa, azul, beige, y en las que aún se adivinan esos característicos dibujos blancos que, a la manera de un friso, orlan la frente del edificio. Bajo estos dibujos bostezan una o dos ventanas rectangulares de tamaño mediano y algún balcón de vuelo estrecho, cuyos desgajados y podridos postigos apenas aciertan a mantenerse en los marcos. La mayoría de estas casas están coronadas por un terrado (que viene a ser como un tributo de piedra al sol mediterráneo) antaño destinado a múltiples usos y que hoy sólo pueblan palomas y gaviotas, y los cascotes en que se han convertido tiestos y jardineras. Pero, sin duda alguna, son sus altísimas puertas lo que más me choca en su decorado: de doble hoja, con inmensos llamadores, esconden un zaguán de baldosas blancas y azules en la pared y en el suelo. A pesar de su desvencijado estado, tienen la dignidad solemne de las puertas de las iglesias. No parece que hayan dado paso a un hogar, sino a la nave central de un templo. Una se estremece contemplando estos fantasmas y además se sorprende al comprobar de qué manera esta arquitectura ruinoso sabe inducir a la historia de los días en que cobijaron a gentes campesinas o marineras, gentes que con la llegada del progreso fueron incorporándose a las fábricas textiles que surgían por todas partes. El siguiente paso debió de ser gradual y relativamente rápido a medida que los



jóvenes se independizaban y creaban sus propias familias. Es posible que los padres e incluso los abuelos se quedaran entre aquellas paredes ya desfallecientes, pero con su desaparición las casas fueron cayendo en una decrepitud acelerada a pesar de que en muchas de ellas se aprecia el romántico e inútil gesto de los últimos ocupantes por mantener con cierta dignidad su estructura. Emociona pensar que ayer latieron sus muros al unísono de los corazones que albergaban y que hoy viven una agonía de abandono y desolación. No, no es posible hurtarse a las emociones que transmiten estos cajones vacíos. Son huecos que habita la soledad y no hace falta ser muy sensible para que penetre en nosotros una suave angustia, un desdibujado desaliento. Puedo asegurar que se les practica una eutanasia muy técnica y expeditiva, pues si algo (vive) aún en estas casas, lo súbito de la mano ejecutora es una garantía de que no van a sufrir lo más mínimo. Suele ocurrir de pronto: aparece junto a ellas uno de esos monstruos dotados de un brazo polivalente, multiterminal, que abate, que mina, que roe, que atrapa, que separa, que esparce... En poco tiempo el vejestorio no es otra cosa que una montaña de órganos polvorientos, un escombros camino de la escombrería o cementerio temporal que los acogerá hasta que lo habiliten para otras funciones urbanas, porque ya se sabe que el universo es, en realidad, una máquina de reciclaje. En él nada se crea, nada se destruye, sólo se transforma. Nos lo anticiparon los presocráticos: agregación y separación, y luego vuelta a la agregación. No se perece, y sí, en cambio, se persiste indefinidamente. El *arjé* nos recibe, el *ápeiron* nos asimila. El infinito vuelve a por lo suyo para devolverlo una y otra vez en forma de otras cosas. En el caso que nos ocupa, transformado, por ejemplo, en la piel de una carretera o de otras casas. Así pues, continuará existiendo filosófica y materialmente la casa abatida hasta tanto no surja en su nuevo estado otra máquina demoledora.

El contrapunto de lo anterior lo pone el reconfortante espectáculo del surgimiento de las nuevas casas que, si bien en obligadas ocasiones repiten la anatomía de la finada: planta baja (aunque se les incorpora el garaje), una o dos alturas

cortitas, fachada colorista y frisada, y el sempiterno terrado), asimismo suelen ser su más brutal antítesis: sótano de una o dos plantas para garajes, bajos comerciales y todas las alturas que hagan falta. Repentinamente, vemos brotar de la tierra sus cimientos y para cuando queremos darnos cuenta el esqueleto ya está ascendiendo recto al cielo, día a día cubriéndose de carne, día a día adquiriendo facciones y ensayando gestos a medida que la fachada se dota de ventanas, balcones y colores. Es veloz su crecimiento y, tal como sucede con los hijos, hay un momento en que nadie se explica cómo han llegado a ser tan mayores y tan altos.

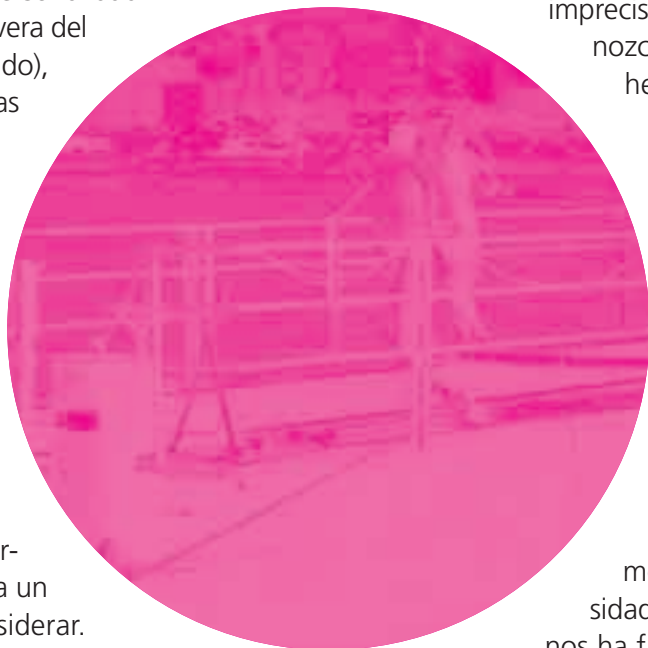
Termino diciendo que, si acaso quedara algún resquicio por donde pudiera colarse algo de paz, un ingente número de edificios se ocupan de cubrirlo por el procedimiento de remozar sus fachadas, o reparar, innovar, transformar, incluso habilitar por primera vez, sus bajos comerciales. Eso sin contar que en las vecindades, el trasiego de nuevos ocupantes genera inevitables obras particulares.

Mataró lleva años viviendo en esta vorágine, y sin embargo, como se verá más adelante, tiene los medios para paliarla. Es la capital del Maresme, comarca rica de por sí, próspera por esfuerzo, y su historia le procura una personalidad notable (no en vano vive a la vera del mar más importante del mundo), y por eso está sufriendo todas las servidumbres que le impone su circunstancia. De Barcelona han ido llegando, y continúan haciéndolo, oleadas de personas buscando alejarse no sólo de los precios escandalosos de la vivienda en la gran urbe, sino también de su agitación urbana; y ha ido llegando la inmigración, ese fenómeno que nos desborda ya y que tiene en Cataluña un punto de referencia a considerar. Todo esto ha engrosado su demografía que ya se sitúa en los más de cien mil habitantes. Pero a esta sabia y valiente ciudad en modo alguno le asusta el ajetreo. Hoy, gracias a haber sido un secular puerto de arribada, sabe dominar perfectamente el ajetreo, y además lo subyuga, lo enamora –al igual que hizo con celtas y romanos– con su templanza mediterránea. Nadie se resiste a este privilegiado enclave a la orilla del mar. ¡Y qué mar!... Ahora que lo tengo tan cerca, ahora que lo veo despertar cada mañana frente a mi balcón comprendo el porqué del culto que se le rinde. Si, no cabe duda de que

en este lugar se contempla sin miedo el porvenir a pesar de la más que perceptible recesión que está sufriendo la industria textil, tan emblemática de estas tierras. Mataró crece y se recrece incansablemente bien a base de clonarse en los viejos inmuebles para que no se pierda la personalidad del Maresme, bien adoptando ese estilo moderno todo cuadratura y aluminio, aséptico y convencional, destinado a contener la magra familia que demandan los días que corren.

Pero no todo son incomodidades en Mataró. Dicho de otra manera: las incomodidades pueden tener su compensación. ¿Cuál? Pues nada menos que la de hermanar a los ciudadanos en instantáneas complicidades. Concretamente a los ciudadanos usuarios de las aceras. Sí, ya sé que en todas partes puede darse este fenómeno, pero desde luego no como aquí. Aquí, el fenómeno ni es fortuito ni es pobre. Aquí, la mirada busca abiertamente a la mirada, y muchas veces una amplia y cálida sonrisa acompaña el encuentro visual. La ciudad exige que sus gentes se reúnan vitalmente en el difícil y abrupto camino que les trae o lleva. Más que en ningún otro lugar, el (imán) de especie funciona a la perfección sobre estas aceras. Se activa continuamente con el fin de juntar las pupilas en un punto impreciso del aire para que se reconozcan y se hablen. Se busca el hermanamiento en la dificultad del camino y, aunque es breve el instante de la fusión, duradero es el bienestar que produce saber que nos hemos encontrado con una parte desdoblada de nosotros mismos, un ser idéntico y a la vez distinto, (una unidad en la diversidad), que hubiera dicho Anaxágoras de Clazómenas. La unidad-en-la-diversidad nos ha mirado y sonreído, nos ha facilitado el paso junto a ella, y nosotros, la otra unidad-en-la-diversidad, hemos hecho lo propio, consiguiendo ambas unidades de esta manera no rompernos el tobillo en las turbulencias de las baldosas. Da gusto, de verdad, que da gusto.

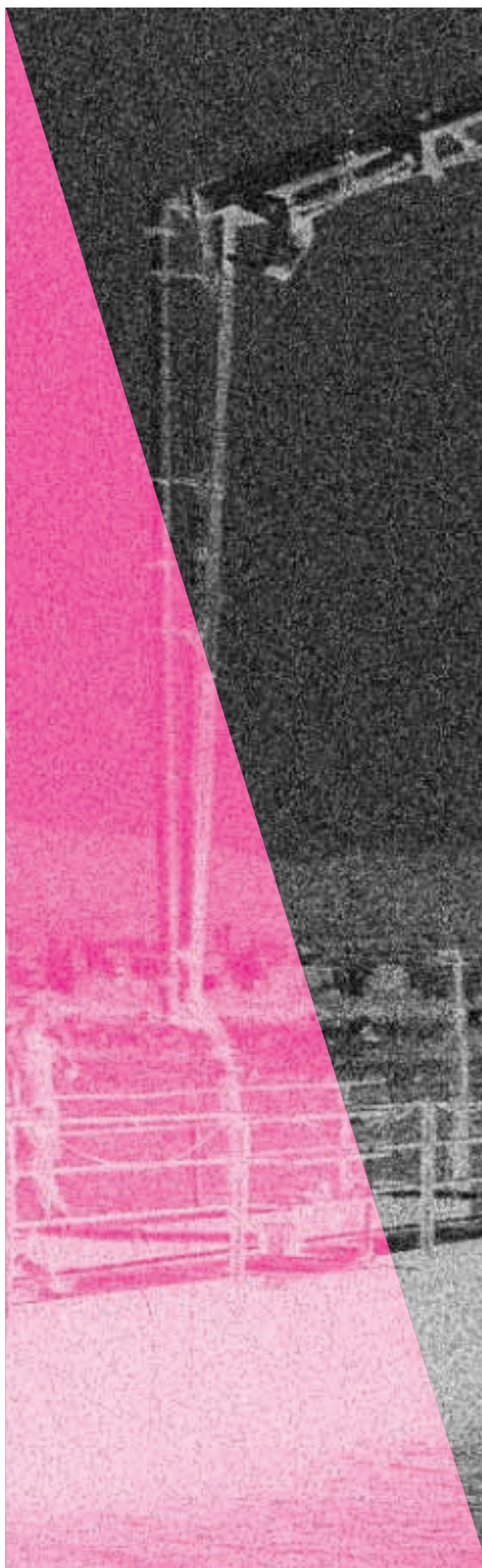
Si continuamos analizando, veremos que este imán pudiera ser la metáfora para una *supraconciencia* de especie, una suerte de tutora que nos obliga al saludo filial. Este mecanismo tiene el poder de comunicarnos por encima de las cosas y de los sentidos, con el claro objetivo de que no perezca-



mos en el marasmo de la existencia cotidiana. El imán nos procura el reconocimiento, el saber que (somos) y (estamos), la certeza de que por mucho que nos moleste lo que nos toca vivir, seguimos siendo entidades dotadas de una mente que piensa y que por eso perdura. Brota pues este saludo de las mismas raíces de las que procedemos y viaja tronco arriba de este árbol que conforman todas las generaciones que nos han precedido para reeditar de un golpe, en esta convergencia visual sobre las aceras, aquella escena en que los primarios seres humanos (materia en movimiento que empezó a usar de la razón, emoción y sentimiento) fueron capaces de verse reflejados en otros seres humanos. Hemos sonreído con ojos y con labios, pero no se ha abierto nuestra boca para hablar porque esto hubiera sido una profanación, un insulto a la Verdad que no necesita de sonidos para verificarse.

...Casi me dan ganas de abrir una escuela filosófica mientras duran las obras, así rentabilizaríamos cultural y antropológicamente esta apoteosis de andamios y demás parafernalia del negocio.

Me gusta Mataró. Lo voy haciendo mío poco a poco. Supongo que un día, cuando vuelva a mi tierra, pensando en esta ciudad diré esta cosa tan original de que es mi segunda "casa", y acto seguido se me caerá la lagrimita reviviendo las aceras ondulantes y resquebrajadas, las polvorientas vallas de las obras, el rugir desatado de la maquinaria, el acoso de los camiones, la selva giratoria de grúas-pluma, el grito del albañil mientras se eleva la carretilla llena del vómito gris de la hormigonera: ¡vaaaaa!... Volverán a emocionarme aquellos ratitos de intimidación silenciosa con los desconocidos hermanos mataroninos mientras ejercíamos de *voyeurs* del destino. Supongo que en esas fechas todavía seguiré leyendo a los pre-socráticos y a los otros, y muy especialmente a Zenón de Citio, al que tanto quise y que tanto me quiso y enseñó, porque si no de qué iba a estar yo contando en clave surrealista este desmadrado torrente de cosas. ¡Ay, Zenón... Zenón! Qué razón tenía este hombre al decir que todos los procesos naturales tales como la enfermedad y la muerte (hoy hubiera incorporado otro: las obras) no hacen sino obedecer las inamovibles leyes de la naturaleza. Y qué acertado su aserto de que no sirve de nada quejarse, pues, ocurra lo que ocurra, siempre es por necesidad. Gracias, Zenontxu, mil gracias te doy por enseñarme que lo más sensato es estar a buenas con el destino y que la tranquilidad es la única receta para circular por las aceras de la vida. Y quien dice vida dice, insisto, Mataró, que en ésas estamos.



# UNA EMPRESA RENTERIANA: CONSTRUCCIONES MECÁNICAS RAMÓN ILLARRAMENDI<sup>1</sup>

Patxi Aldabaldetrecu Saiz

A principios del siglo XX, Rentería, denominada la pequeña Manchester, es el segundo pueblo industrial más importante de Gipuzkoa, después de Eibar. En 1903, sus industrias, entre las que destacan *Papele- ra Española*, *Olibet* y *Tejidos de Lino*, ocupaban más de 1.000 trabajadores. Para dar respuesta a las necesidades de mantenimiento y mecanizado de piezas en general, se fueron creando fundiciones y talleres mecánicos auxiliares como *Ramón Illar- ramendi*, *José Ugariza* o *Fundiciones de Rentería*.

No se olvida la formación de profesio- nales, según se puede ver en un artículo de Alejandro Otegui, es- crito en la revista *Ren- tería* del año 1924, donde se recuerda que en 1898 se instaló una escuela nocturna de dibujo y matemáticas, en el entresuelo de la Santa Casa de Miseri- cordia, asistiendo a clase 42 alumnos, “entre los cua- les formaban parte casi todos los señores industriales y comerciantes que hoy sobresalen en Rentería”. El ingeniero Adolfo Chaudier, de la *Real Compañía Asturiana de Minas*, se puso al frente de dicha escue- la, formando una espléndida plantilla de alumnos, dándose el caso que durante la gran guerra, en todos los talleres de Rentería y Pasajes, se encontraban ocu- pando cargos de importancia, ex alumnos de la Escuela de Rentería.

La fábrica *Construcciones Mecánicas Ramón Illarramendi* fue creada para fundir piezas de hierro colado, aleaciones no férricas, mecanizado de pie-

X. mende hasieran, Errenteria, Man- chester txikia izenez ezagutzen zen hura, Eibarren ondoren Gipuzkoako bigarren herririk industrializatuena zen. 1903. urtean bertako industriek 1.000 langile inguru zituzten. Orduko industriarik aipagarrienak *Papele- ra Española*, *Olibet* eta *Tejidos de Lino* ziren. Piezen manteni- mendu eta mekanizazioari aurre egin nahian, *Ramon Illarramendi*, *Jose Ugariza* eta *Fundiciones de Rentería* bezalako galdategi eta tailer mekaniko txikiak joan ziren sortzen.



*Rentería* aldizka- rian Alejandro Otegui- k 1924an idatzitako arti- kuluan irakur daitekeen bezala, ez ziren profes- ionalen prestakuntzaz ahazten. Artikulu horre- tan zioenez 1898an Santa Casa de Miseri- cordia-ren basartean marrazki eta matemati- kak ikasteko gau esko- la bat ezarri zen, eta

42 ikasle zituen: “gaur egungo Errenteriako indus- tria-gizon eta merkataririk aipagarrienak”. *Real Compañía Asturiana de Minas*-eko Adolfo Chau- dier ingeniaria jarri zen eskolaren buru, eta ikasle talde polita izatea lortu zuen. Gerra garaian Erren- teria eta Pasaiako tailer guztietan zegoen Errente- riako eskolan ibilitako ikasleren bat postu garrantzitsuren batean.

*Construcciones Mecánicas Ramón Illar- ramendi* fabrika burdinurtuzko piezak galdatzeko, aleazio ez ferrikoak egiteko, mota ezberdineko pie-

1. “Máquinas y hombres. Guía histórica”. Fundación Museo de Máquina Herramienta. Elgoibar, Marzo 2000.

zas diversas, reparación y construcción de máquinas-herramienta. Desde su inicio a principios del siglo XX, Illarramendi desarrolló un magnífico taller mecánico para producir de manera integral todo tipo de piezas y máquinas.

A través de un inventario, realizado en 1923, podemos apreciar claramente la extraordinaria capacidad de producción de Illarramendi. Disponía de los siguientes medios de producción:

\* Taller de fundición con dos cubilotes para fundición gris, uno de ellos con capacidad de 3.000 kg. de hierro por hora y el otro de 1.500 kg. Destaca asimismo un horno especial para la fundición de bronce.

\* Taller de tratamientos térmicos con varios hornos de mufla para realizar todo tipo de tratamientos de temple, revenido y recocido. Un motor diesel para producir energía eléctrica de 150 HP.

\* Taller de forja y calderería: Martillo pilón de 250 kg. de maza construido por *Landskrona Nyamerkt Ertslads A. B.*, una prensa hidráulica y otra de husillo.

\* Taller de ajuste y montaje de 1.100 m<sup>2</sup>, dividido en cuatro naves, equipadas con grúas puente y de pescante. En estas naves se hallaban en construcción en 1919, varias máquinas de diferentes tipos y una serie de 25 tornos monopolea de 2000 kg. de peso.

El parque de máquinas-herramienta de producción, compuesto por más de 100 unidades, era impresionante en cantidad y calidad. Cabe destacar, entre otras, las máquinas siguientes. *"Hay muchas máquinas de gran pre-*

zak mekanizatzeko eta makina-erremintak konpondu eta egiteko sortu zen. XX. mendearren hasiera aldean hasi zirenetik Illarramendik ikaragarriko tailer mekanikoa sortu zuen mota guztietako pieza eta makinak egiteko.



1923an egindako inventario baten bidez Illarramendik produkzioarako zuen gaitasun izugarria zein zen ikus dezakegu argi eta garbi. Honako baliabide hauek zituzten produkzioarako:

\* Galdategian bi kubilote (labe) burdinurtu grisa produzitzeko; bata orduko 3.000 kg. egiteko gai; eta beste bestea, 1.500 kg. Era berean, brontzea galdatzeko labe berezi bat ere bai.

\* Tratamendu termikoetarako tailerra ere bai zenbait mufla laberekin tenplaketa, irakoketa eta suberaketa egiteko Diesel motor bat ere bazuten 150 ZP-ko energia elektrikoa sortzeko.

\* Forja eta galdategia ere bazuen: 250 kg-ko mailu gabia, *Landskrona Nyamerkt Ertslads A.B.*-k egina, prentsa hidraulikoa eta torlojodun beste prentsa bat.

\* Doitzeko eta muntatzeko 1.100 metro koadroko tailerra lau zatitan banatuta, garabi-zubi eta garabi-besoekin. 1919an nabe hauetan mota ezberdineko zenbait makina eta 2.000 kg-ko 25 tornu poleabakar ari ziren egiten.



Produzitzen ari ziren makina-erreminten parkea, 100 makinak osatzen zutena, izugarria zen kopuru eta kalitate aldetik. Honako makinak hauek ziren aipagarrienak, beste batzuen artean: *"doitasun handiko ma-*

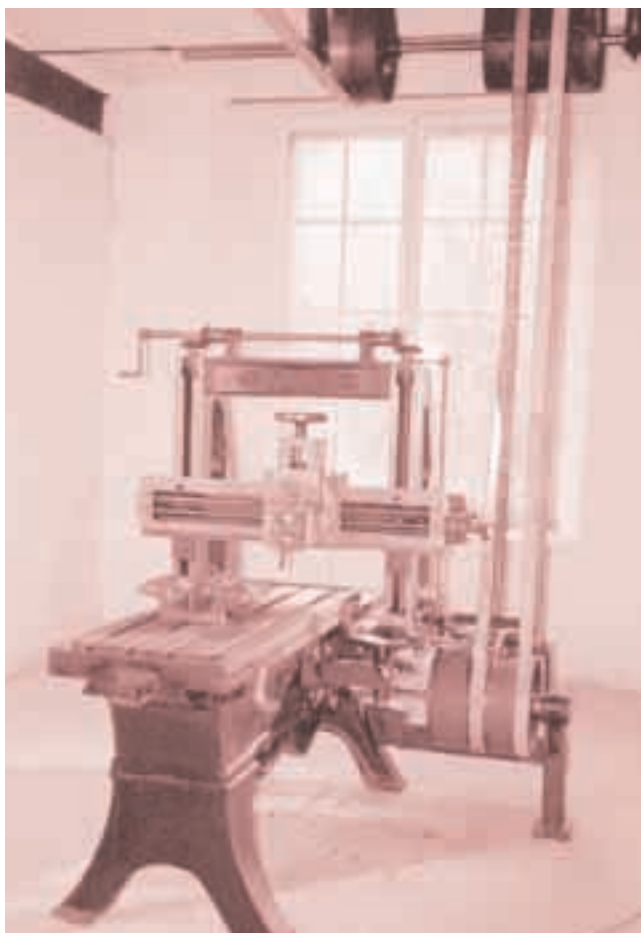


*cisión*”, tornos alemanes y americanos; torno vertical para mecanizar piezas de 1.200 mm. de diámetro; taladros *Zimmermann Werke* de Chemnitz, de hasta 60 mm. de diámetro; fresadoras de *Talleres de Guernica*; tornos y fresadoras *OARSO* contruidos por la propia casa.

Talladora de engranajes cónicos de diente recto y helicoidal, según el sistema *Bilgran*, fabricada por *Reinecker A.G.*, de Chemnitz, para un diámetro máximo de 400 mm; máquina *Oerlikon*, para tallar engranajes cónicos de hasta 500 mm. de diámetro primitivo; máquina para tallar con fresa *vi-sin fin*, construída por *Tobajas y Cía* de Sevilla; máquina para fresar ruedas rectas, helicoidales de hasta 1.600 mm. de diámetro.

Se incluía también una cepilladora alemana *Zimmermann Werke* de Chemnitz de 4.000 mm; una mandrinadora-fresadora de construcción alemana de 100 mm. de husillo, con mesa de 1.500 por 1.500 mm: altura del eje mandrino a la mesa 1.000 mm; así como una rectificadora cilíndrica de exteriores, de marca americana de 1.600 mm. entre puntos; una rectificadora de exteriores alemana de 1000 mm. entre puntos, rectificadora de interiores *Seeger & Co* de Frankfurt, para diámetro máximo de 200 mm; una rectificadora de superficies planas, de fabricación sueca con mesa de 1.180 por 200 mm. y afiladora universal de la marca americana *Gisholt*. Dentro de una larga relación de taladros, sierras alternativas, limadoras, etc, destaca la existencia de un taladro de columna *Estarta y Cía.* de Elgoibar.

Ramón Illarramendi y Lecuona, fundador de Construcciones Mecánicas Illarramendi, fue alcalde de Rentería entre 1917 y 1920, industrial de gran prestigio y una persona que gozó de la estima de sus conciudadanos, como lo refleja una pequeña semblanza aparecida en la revista Rentería del año 1919: “*Ganó con su trabajo, su inteligencia y con*



*kina ugari*”, tornu alemanak eta amerikarrak, 1.200 mm diámetroko piezak mekanizatzeko tornu bertikala, 60 mm-ko diámetrorara arteko Chemnitz-eko *Zimmermann Werke* zulatzeo makinak, *Talleres de Guernica*-ko fresatzeko makinak, eta etxeak berak egindako *OARSO* tornuak eta fresatzeko makinak.

Honetaz gain, Chemnitz-eko *Reinecker A.G.*-k fabrikatutako *Bilgran* sistema-  
ren bidez gehenez 400 mm-ko diámetroko hortz zuzen eta helikoidaldu engraneak tailatzekoa. *Oerlikon* makina 500 mm-ra arteko engrane koniko-

ak tailatzeko, *Tobajas y Cía*-n Sevillan egindako fresa amaigabearekin tailatzeko makina ere bai, eta 1.600 mm-ko diámetrodu gurpil zuzen eta helikoidalak fresatzeko makina.

Chemnitz-eko *Zimmermann Werke* 4.000 mm-ko arrabotatzeko makina alemana, 100 mm-ko ardaztun mandrinatzeko eta fresatzeko makina aleman bat 1.500 x 1.500 mm-ko mahiarekin, eta ardatz mandriletik mahaira bitartean 1.000 mm-ko altuerarekin. Kanpoak artezteko makina zilindriko amerikarra, puntu arteko 1.600 mm-koa. Kanpoak artezteko puntu arteko 1.000 mm-ko makina alemana, Frankfurt-eko *Seeger & Co* barneak artezteko makina gehenez 200 mm-ko diámetrorako, Suedian egindako gainazal laua artezteko makina 1.180 x 200 mm-ko mahaia zuena, eta *Gisholt* marka amerikarreko zorrozteko makina orokorra. Zulatzeo makina, atzeraurrerako zerra eta abarren zerrenda luze baten artean Elgoibarko *Estarta y Cía*-ko zutabedun zulatzeo makina bat aipatu beharko genuke.

Ramón Illarramendi y Lecuona, *Construcciones Mecánicas Illarramendi*-ren sortzailea Errenteriako alkate izan zen 1917 eta 1920 artean. Ospe edo entzute handiko industria gizon hau bere herriarren artean estimatua izan zen Rentería aldizkarian 1919an jasotzen den bezala: “*Bere lanarekin, inteligentzia eta jakituriarekin postu ona lortu*



*sus conocimientos un puesto preeminente...Blando de corazón, tolerante, sufrido, accesible a requerimientos y molestias, Illarramendi, es ante todo, un modelo de demócratas”.*

La empresa de *Illarramendi* tenía todas las condiciones para haber continuado siendo una gran fábrica de máquinas-herramienta, pero después de una dura huelga, hacia 1917-1918, y como consecuencia de algunas operaciones financieras realizadas en marcos alemanes, y aunque realizó una emisión de obligaciones, no pudo superar la crisis, viéndose obligado a cerrar la empresa hacia el año 1923.

Los Bancos Vizcaya y Guipuzcoano incautaron la empresa, sacando a subasta sus bienes. *Almacenes San Martín* de Bilbao adquirió la maquinaria terminada que había en *stock* y la empresa *Orbea y Cía* de Eibar una parte importante de la maquinaria de producción, entre las que se encontraban una mandrinadora, dos talladoras de engranajes y un cepillo puente de cuatro metros de curso.

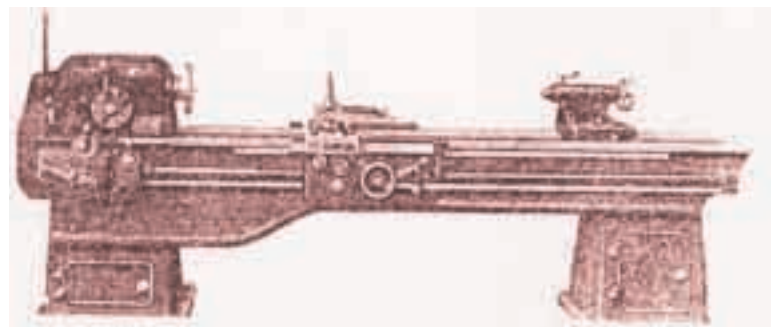
Con la marca *OARSO*, *Illarramendi* fabricó fresadoras universales, taladros radiales, limadoras, tornos paralelos, cepillos puente, martillos neumáticos y máquinas para labrar la madera.

*zuen. Bihotz onekoa, toleranttea, eramankorra, edozer eskatzera joateko modukoa, Illarramendi ezer baino gehiago demokraten eredu da”.*

*Illarramendi* enpresak baldintza guztiak betetzen zituen makina-erremintako fabrika handi bat izaten jarraitzeko, baina 1917-1918 inguruan izandako greba gogor baten ondorioz, eta marko alemanetan egin ziren finantza operazio batzuk zirela medio, obligazioen emisio bat egin arren, ezin izan zion krisiari aurre egin, eta 1923 inguruan itxi egin behar izan zuten enpresa.

*Banco Vizcaya* eta *Banco Guipuzcoano* enpresez jabetu eta ondasunak enkantean atera zituzten. Bilboko *Almacenes San Martín* stock-ean zeuden makinez jabetu zen eta Eibarko *Orbea y Cía* produkzioarako erabiltzen zen makineriaz: mandrinatzeko makina bat, engranajeak zulatzeko bi makina, eta lau metroko arrabotatzeko zubi-makina bat.

*OARSO* markarekin *Illarramendi* fresatzeko makina orokorrak, zulatzeko makina erradialak, karraskatzeko makinak, tornu paraleloak, arrabotatzeko zubi-makinak, mailu pneumatikoak eta zura lantzeko makinak egin zituen.



# “HIRUKI” BATEN HIRUKOA

Joxe Mari Aranalde

**A**urtengo neguan badugu izana hizketaldi bat Donostiako Herri Irratian Orixeko gora eta Orixeko beheara. Hiru gintuen deituak kazetariak, eta bi bakarrik bildu ginen tertulira: Paulo Iztueta jauna, orixelari ezaguna, eta ni. Patziku Perurena, elur beldur, ez zen Donostiara agertu. Penatxo nuen nik. Orixeko ari behar-eta, izan daitekeen lagunik hoberenetakoa eta beharrenetakoa bada gure leitzar prestua.

Orixeren obra harrotzen hasi aurretik, orexarraren giza-neurria eta beraren idazle-neurria adierazten dituen, edo ditzakeen, zerbait esan nahi nuela esan nuen nik. Eta halaxe egin nuen. Izan ere, Orixeren giza-neurria eta idazle-neurria beren haundian eta bikainean ikusi nahi ditueenak, beha bitza Lizardiren errainutan. Bikote berezi-berezi eta ez-ohiko hori, elkarren argitan behatu beharrekoa da. Bihalakotu egiten da orduan beren haunditasuna, eta edertasuna berdin.

Eta irakurle adiskide, hamarhalakotan kaxkartzten da, berriz, inguruko neurria. Garai jakin bati dizdira eman zion bikote hau harrigarriena, elkarrekin da, eta ingurua kaxkarrena ere –bere neurritan alegia–, horrela gertatzen da.

Honelatsuko esanen artean, bi haien harremana zertsu izan zen adierazi nahiz, Orixek hiru olerki nola egin zizkion Lizardiri esan nuen. Eta ez nolanhikoak gainera! Nonahiko antologietan lotsarik gabe agertzeko modukoak zirela esan nuen.

Handik laister bururatu zitzaidan, gai polita nuela hiru olerki horiena zuen urteroko OARSO ederrerrako. Eta hemen nauzu, errenderiar maite.

## “LIZARDI” GUREAN

Bakarra du iruetan Lizardi bizi zela egina. Gai-neran izendatzen dizudan hori da. Liburuetan behatzen baduzu, 1933 irakurriko duzu urtea. Badaiteke urte horretan argitaratua izatea; baina, nik esan behar banu, ez urte horretan egina.

Olerkiak, uda-giroa erakusten. Ez dago ikusi besterik hor “burutsik eta kolkozabalik” Lizartza aldera abiatu den Orixeko hori. Bai olerkia idazten den garaia eta bai Lizardik Orixeren ondoan bere oporegunak pasatzen dituen garaia, uda dira dudarik

gabe. Eta hori nekez izan zitekeen 1933koa, urte horretan hiltzen baita Lizardi; baina uda baino lehen. Martxoan hiltzen da gure zarautz-tolosarra.

Ez. Olerki horretan ez dago herio-usainik eta horrelakorik. Hor uda betearen bizia da eta adiskidetasun mardul baten ermosura. Ikustagun Orixeko lagunaren bila abiatzen Lizartzara, han utziko baitio autobusak bere laguna. Entzun:

“Talo-esneak eztiak jan ta  
–arek an kaleko opilla–  
burutsik eta kolkozabalik  
eskuan euskal-makilla,  
saietsetara listua jaurtiz  
noa lagunaren bila.

Aren begira Lizartza’n nago.

Ager bedi berebilla”.

Hori planta gizonarena! Eta hori estanpa Orixerena! Zeinek ez du ikusten koadro horretan Orixeko ludiko eta kosmiko bat, dena bizi eta dena sasoin?



Ez dator nolana hiko itxuran lagunaren bila, eta ez dauka nalanahiko arreta lagunaren begira, eta ez digu guri nolana hiko adierazten lagunaren zai egote hori. Hona:

“Arontz onontza etxe bi beten  
errege-bidez nabiltzu,  
Tolosa aldera geldi geldi ta  
Betelu’ranta, aldiz, usu.  
Motxago onontza etorri arren  
oraindi itzultzen dut buru.  
Nabil ta nabil, nik nai orduko  
ez da berebilla agertu”.

Nola daukan lagunaren etorrerak aidean. Joan-etorri dabil “etxe bi beten”. “Betelu’ranta” doanean –Tolosari eta autobusari bizkar emanda–, “usu” doa, eta “motxago”, eta hala ere “itzultzen du buru”, ustekabean iritsi ez dakion laguna dakarren autobusa.

Hori egonera eta hori esanera! Zer ikuskizuna sortzen duen Orixek bere hitzetan! Eta guztia “lagunaren billa” gertatzen zaio. Eta hurrengo bertsoa?

“An da! Txakurrak nagusi-usmoz  
dardar baitabil isatsa?  
Makilla ala nik. Laztantzekoan  
esku artetik zait lasa.  
Aren oiñetan gerria makur,  
nâsiz buruko kalpatsa,  
ustekabean gur egin diot,  
ez kumplimentu prantsesa”.



Badoa eta badabil eta azkenean “An da”! Eta orain hasten da ongietorriaren zeremonia. Nolako gero! “Txakurrak nagusi-usmoz / dardar baitabil isatsa?”. Hala Orixek Lizardi agurtzerakoan, eskutik “euskal-makilla” dariola eta hura jaso beharrez makurtzean buruko kalpatsa nahasten duela eta lagunari “gerria makur” gur egiten diola. Horiek zalapartak! Baina ez itxurazkoak, ez zuriak.

Zinak eta finak denak. “Gerria makur” egin dio “gur” lagunari; baina ... “ez kumplimentu prantsesa”. Hori bertsoaren bukaera! Hori bertsoaren sinadura! Guztizkoa.

Eta eszena horren bukaera eta kolorea eta bi lagun horien artekoaren zigilu ukaeziña, ongietorri zalapartatsu bezain zinezko horren aurrean, hona gure Lizardi ederra: “On ta gaitzaren tarteko parra, aren oiko par irria”. Horra Orixek urduri eta bero eta sutsu eta guztizkoaren aurrean laguna, jaun baten egokitasunez eta edertasunez.

Ongietorri begirunezko eta pozezko eta atseginezko horren ez dago duda haundirik nola tratatuko duen Orixek bere laguna “munduaren ipurdia” esaten dion herri horretan. Mendian erabiliko du “arnastuz barren biria” eta “aztuz zokoan den lantegia”.

Gero baserriko janaria, “dena etxeko”. “Afal ondoan, ni lotia ta / ua mendiak eioa”, lotara doaz bi lagunak. “Jesus amen batean lokartua da” Lizardi. Zein harri? Baina “beia genbelan adarka. Jeiko ote naiz? Baztertzen al dut?

Baina ain sarri isildu da”. Joan zaio kezka Orixeri. Egin dezake lasai lo haren Joxe Marik. Nolako giroa lotarako! Entzun:

“Bei ongi janen auznarra soilik,  
esnai dagonak entzuna,  
marrurik ez da, zintzarr-otsik ez,  
urrun kaleko oiartzuna.  
Aldamenean tren-txisturik ez,  
lo dago nere laguna.  
Goiko Jaun arek eman bezaio  
eun bat urteko osasuna”.

Hori gozoa eta hori grazia eta mirespena Orixek bere lagun gaztearentzat erakusten duena! “Lo dago nere laguna”.

### “BETI LAGUN”

Hau, hilondoko bietako bat da, eta dudarik gabe, bietan lehenengoa, hilberri-berritakoa baitirudi hizketako moduan. Burutik eginda legokeen



bat bezala hasten da olerkaria. Entzun lehenengo bertsoa:

“Non nago? Non aut? ez ote da auxe  
neretzat lêngo Tolosa?  
Ez âl dezaket entzun berriro  
mintzo goxo aren otsa?  
Bego negarra, lurrindu bedi  
begian malko mingotsa,  
alare ez uke nik iregatik  
negar egitea lotsa”.

Ohartxo bat, irakurle. “Nago” ez, baina “dago” ageri da liburuetan. Ez dirudi hala behar duenik. “Aut” horrek “nago” eskatzen duela ematen du eta bertso osoan ageri den eromen-giro horrek ere bai.

Hori sarrera olerkiarena! Burutik egina lego-keen batena dirudiela esan dugu; baina burutik ez-ezik bihotzetik ere egina dago gure Orixe gixaioa. Bere Joxe Mari galdu du, “kalekume xangoxuri” hura, beste inork ez bezala ezagutu eta Orixe aintzat hartu zuen hura, eta beste inork ez bezala bidea markatu zion hura. “biotz-bertsoak egin nai eta / Jainko billa nauk aldartu; ik esan idan bein ta berriro / ontan nendilla leiatu”.

Bera beteko laguna galdu du. Behin, “bi ama eta amarik ez” zioen. Orain, umezurtz gorri harek, bere nortasunaren ama galdu duela esan dezake, haren nortasun literarioak ere Lizardi baizukeen bere ama, Urepelgo artzaiarenak Gipuzkoa bezala. Ahatik, nola izango da ba “negar egitea lotsa” ?

Baina ez dago lantuetan gelditzerik. “Bete” beharra dago “azken-aginduz” eman zion “beharra”: “Jainko billa” ibiliz bertsoak egitekoa.

Lizardi bera hartzen du horretarako lagun. Izan ere, “Jainkorik ezin, ez ta aingerurik / gorputz-antzean iduri; ... Ilun ortatik bizi ontara / i aut bitartean argi; errainu onen dirdaia lagun / aurrean zeukeat beti”.

(Ez ezazula itzulpenik irakur, mesedez)

Lagun bear du, eta ez du dudarik lagun izango duela: “Lên lagun zintzo gorputz-bizitan, / orain are, lagunago, tokiz aldatzen nekerik ez duk / ez egal eta ez zango”. Horregatik “Beretarbiden” “agertu” dio “begia” Lizardik lagunari, Orixe baino lehen hara joanda.

Eta jendeak ere ikusiko du biak lagun direla oraindik, eta hala esango:

“Bakar-bakarrik nakustenean  
jendeak esan bezate:  
bekokian dik aren itzala,  
lagun dik oraindik ere”.

Hor, heriotzak ere urratzen ez duen adiskidetasuna eta maitasuna. Horra “los enamorados” haiek elkarren konpainian beti hil nahiz bizi. Olerki honek mereziko luke tratamendu haundiagorik; baina gaurkoz horrela beharko du.

### “GURE ZIZAK”

Ohar berriz ere, irakurle. Ez ezazula itzulpenean irakur lehenengo bertsoa.

Ez dakit zer ibili zen itzultzaile gixaioa. Zertxobait huts egitea, ez da harritzekoa itzulpen batean; baina hoinbestexere...

Irakurle, izena ere ez al du goxoa olerki horrek? Hala du, lerdari eragiten dien horietakoa. Poesia bera era hala da. Hori goxoa hasi eta buka!

Lagunaren heriotzak egin dion sarraskia pasatu zaio, eta orain harekiko egun zoragarri bat gogoratzen du: San Jose egunez zizak opari egin zizkionekoa. “Gaur, ire egunean, zizak dituk, Joxe Mari”. Nola joan ote zen oparitxo harekin gure Nikolas bere Joxe Marigana egun haretan, eta, lehenaz gain, nolako loratua ez ote zuen hartu bi bihotz haietan elkarrenganako onginihi paregabe harek?

Ez ziren kosta gabeak, baina azkenean bazi-  
ren ziza haiek. Ikus nolako arretaz ibili den bila ore-  
xarra:

“Udaurrearen parra da ziza  
belar-korioen tartean;  
inguruka ala jaiotzen dira  
ortzak aurraren aian.  
gaur, bihar, etzi, zoro nabilla  
par hori suma-naiean,  
begi ta beatz, gogo ta biotz,  
argitzean, iluntzean”.

Ari du ahaleginik –“zoro nabilla”– gure Ori-  
xek; baina lurrak elkor segitzen du, eta ez da zizik.  
Haren “begi eta biotz ez izan aski bizi”, nonbait,  
“udaurrearen parra” deitu hori jai erazteko.

Azkenean asmatu du nola aurreratu jaiotza.  
Entzun:

“Ba dut illoba begibeltz beltza,  
tximixtaren izpia du;  
biamonean goiz goiz begiak  
lurrera ditu zorroztu.  
Lurra lotsa da, bein ta berriz  
dizkigulakoz ukatu;  
begibeltx aren begiratura  
ezin gehiago luzatu”.

Hori edertasuna logika horrena ! Izan ere zei-  
nek edo zerk du arrazoirik, indarrezkorik nahiz bes-  
telakorik, haur baten begi premiatsuei ezetz  
esateko?

Oi, gure Orixeren azkarkeriak !

Eta azkeneko bi bertsoak orain, irakurle, zein  
baino zein utziezinezkoagoak. Hona lehena:

“Goiz-intzak parra eragin dio  
belar-koroi berdeari.

Osaba poz: “gaur ire egunean  
zizak dituk, Joxe Mari”.

zer ote zuten gure ziza aiek,  
kalekume xangoxuri,  
beñere ez’eko usai ta egoa  
aurkitu iela aieri?”

Galderaz bukatzen da bertsoa. Zeruak baka-  
rrik dakike bertso horren goxotasuna zer eta nola-  
koa den. Hori goxoaren goxoa ! Zer da bertsoaren

bigarren parte hori esanetan eta esateko menere-  
tan? Zer da Hori!

Gelderari erantzuna, hurrengo bertsoa ber-  
tsoan ematen zaio, irakurle. Ikus:

“Intz, aize, eguzki, biotz-begien  
igurtzi esan-eziña!

Gezur-munduan nekez arkitzen  
dan adiskidego miña!

Ez luzaroko! Jo zian usai  
ark zeruaren urdiña.

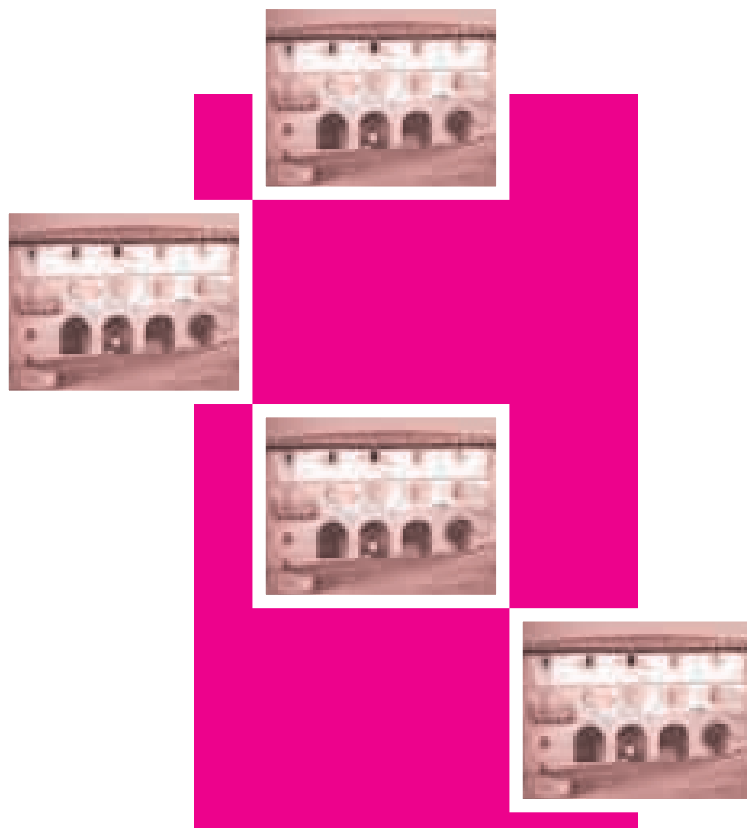
Geroztik noizbein mizkatzen diat  
Udazkenaren samina”.

Bertso honek berak mereziko luke artikulo  
oso bat, dakarren edertasunarengatik eta sakonta-  
sunarengatik eta Lizardirekiko loturarengatik axale-  
an eta mamian. Mereziko luke, baina gaurkoz  
horretan beharko du.

Bada norbait Lizardi mirestua. Ez du nola-  
nahiko egokitasuna erakutsi gizonez. Ez du nola-  
nahiko edertasuna erakutsi bere obran. Ordurarte  
ez omen “kiderik”; geroan “nekez” izango omen  
“garailerik”. Hori guztia eta gehiago aitortua diogu  
Orixeri segi.

Baina zein eta haundia eta paregabea den  
ere, nekez eska zezaiokeen hiru horiek baino olerki  
harrigarriagorik gure Joxe Marik bere adiskideari.

Biba gure bikote itzela !!!



# TIEMPOS DE CRISIS

M<sup>a</sup> Jesús Magaña Ondartza

**“M**ientras, a consecuencia de las leyes y costumbres, exista una condenación social, mientras no se resuelvan los tres problemas del siglo: la degradación del hombre por el proletariado, la decadencia de la mujer por el hombre y la atrofia del niño por las tinieblas, en tanto que en ciertas regiones sea posible la asfixia social, en otro término mientras haya sobre la tierra, ignorancia y miseria, los libros de la naturaleza del presente no podrán ser inútiles”. Víctor Hugo, en 1862, en su novela *los Miserables*.

Ahora ciento cuarenta y dos años después de escritas estas palabras, parece que la humanidad da una vuelta atrás en la historia, y el hambre, las guerras, el paro, la esclavitud infantil siguen existiendo ¿qué es y dónde está el progreso? El mundo está conmovido por los últimos acontecimientos, no hay acuerdos políticos, todo son intereses, y en resumen todo el mundo quiere alcanzar poder y ganar dinero.

Es como un río en el que solo fluye tristeza, ojos pavorosos, hambre y fanáticos inmolados, acompañados de las huríes de Alá. Tiene que haber algún remedio que responda a esta crisis. Debemos empezar por uno mismo. ¿Por qué se produce este fenómeno? nos preguntamos todos. Creo que estamos perdidos y sin rumbo ¿hacia dónde ir? No encontramos el trazado para dirigir nuestra vida personal, vamos desorientados en lo fundamental.

La vida corre demasiado deprisa, no sólo a su ritmo sino a lo que ella conlleva diariamente. Hemos avanzado en miles de cosas, la técnica, la investigación, el desarrollo, etc. Sin embargo hemos gastado el material sólido en el que se edifica la creencia como la fe, la solidaridad, la libertad, en una palabra, el amor.

Sin estos valores todo se desvanece, y la plenitud y la felicidad brillan por su ausencia. Yo no quería ponerme triste, pero la realidad es que todas las mañanas, cuando abro el periódico, solo encuentro noticias angustiosas que producen cierto desamparo e impotencia que te hace aferrarte a esa fe que nos inculcaron de niños y que nos hace vivir y tirar adelante y tratar de encontrar explicación a lo inexplicable.

Este paisaje mediático, ya sea la televisión o la prensa escrita, es en parte una amenaza para la sociedad. Una información que no forma y que, debido al exceso, produce un aturdimiento de ideas y datos que nos rebasa e impide una mínima higiene mental. De los datos que nos llegan en cascada y con truculencias hemos de saber digerir lo esencial y almacenarlo en nuestro “depósito”, léase cerebro. Desechar lo que nos daña o estorba. Este trabajo no es fácil por que nos manipulan a su antojo llevándonos a su terreno.

Debemos buscar la medida justa, mantenernos informados sin perder el equilibrio psicológico si no queremos caer en la ansiedad y andar perdidos en la saturación de contradicciones. Yo consumo, tu consumes y ellos mueren, los explotados de la tierra. Mucha gente sueña con las cosas bonitas que le suceden a otros ¡Es tan fácil engañarnos! Esto nos conduce a una ausencia de líderes y a uniformar a las masas en el peor sentido otorgando la victoria a una mediocridad que se impone día a día.

Aquí llega la desorientación moral. Como corresponde al ser humano es el arte de vivir con dignidad y jugar con los valores positivos que uno tiene, lo que determina la condición de vida que se basa en mantener la verdad por delante. Una sociedad sin moral va a la deriva, ya no hay fronteras entre el bien y el mal y a la vista está, cómo camina el mundo sin estos valores.

Se necesitan modelos de identidad que nos enseñen las claves para vivir. Decimos que hay crisis en la familia, crisis en la política, crisis en el trabajo, crisis de fe, siempre la fe. Echamos un vistazo a lo que nos rodea y es la fe la que mata en nombre de Dios y esa otra presunción de fe que moviliza a tantas gentes a través de todas las religiones, hasta alcanzar la frontera de la mística y propiciar el sacrificio de los que están convencidos de entrar en el paraíso.

La fe en definitiva, con sus dificultades y sus gozos, que los tiene, resulta ser como ese hito inalcanzable del infinito, ese juego del naufragio y la esperanza, esa orfandad y ese deseo de refugio eterno. Descubrir esas vertientes de luz y tener ideas claras sobre la vida y sobre uno mismo, es lo



que se necesita, pero esto no se improvisa, necesita tiempo y estudio para que los conceptos se vayan afirmando.

Para circular por este mundo tan difícil y complejo y encontrar la fórmula adecuada, son necesarios varios ingredientes. Es preciso poner empeño entre todos para que nuestro desarrollo humano progrese y crezca y no dejarnos influir por esos

medios que nos prometen esa utopía que nos confunde. Si empezáramos a cambiar cada uno mismo quizá no viviríamos tan tristes ni angustiados, y no hay bien sin amor.

Debemos cultivar la lectura formativa. Si no se lee no se piensa, y si no se piensa no se interiorizan los valores humanos. Nos vamos diluyendo en un proceso lento y deshumanizador.

P.D.: Un recuerdo para mi amiga Puri Gutiérrez

Querida Puri, aunque te conocía desde hace años, hasta estos últimos no había tenido ocasión de tratarte y conocerte más a fondo. Las cenas anuales de *Oarso* me han servido de excusa para acercarme a ti y ver lo buena persona que fuiste y la grandeza de corazón que demostrabas con todos los que te rodearon. Eras una gran mujer en todos los sentidos, ahí quedan tus escritos y manera de pensar. He sentido mucho tu marcha hacia la otra orilla y me queda la pena de no ver tu jardín florecido este verano, como te prometí hacerlo antes de saber de tu enfermedad. No nos ha dado tiempo, porque en esta primavera atípica han decidido que te ausentes y te reúnas con esos seres que te esperan allí, a los que quisiste tanto aquí abajo. ¡Ese jardín sí que debe ser espectacular!