

# TRANSPORTES ARRUABARRENA: HISTORIA Y GENERACIONES

José Luis Arruabarrena Ayestarán

**AÑO 1900: ANTONIO ARRUABARRENA  
MINER, FUNDADOR DE LA EMPRESA**



**Nº 1:** Antonio Arruabarrena Miner "Antón"

En el comienzo del pasado siglo, y hacia el año 1900, el renteriano Antonio Arruabarrena Miner (fotografía nº 1) nacido en 1878 –a quien a pesar de no ser de su agrado los renterianos le llamaban "Antón"– en plena juventud, con sus hermanos, cuñados y más tarde con criados ("morroiak") se dedicó al transporte de todo tipo

de mercancías utilizando carros, galeras, plataformas y "gurdias" tirados por bueyes (fotografía nº 2).

La casa de Antonio, "Casa Magdalena", que anteriormente era un caserío hasta la construcción del trazado del "topo", estaba ubicada en el número 42 de la calle Magdalena (véase fotografía nº 3). Su vida giraba totalmente, por su proximidad y sentimientos, en torno a la ermita de la Magdalena y a la Santa que da nombre a esa zona. La casa, que en aquella época tenía en su planta baja cuadras para albergar los bueyes, no quedaba muy lejos de otras dos casas de familias dedicadas al transporte, como los Aduriz y los Bengoetxea

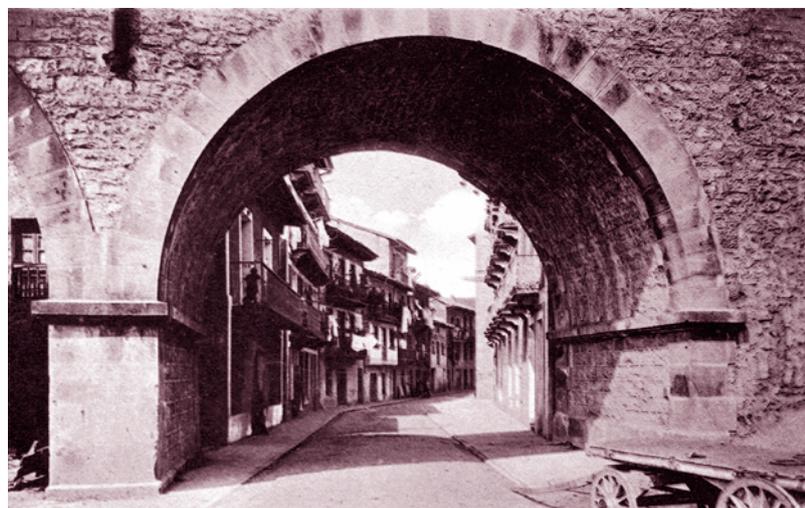
que utilizaban caballos y mulos como tiro.

En el origen de los acarrees, Antonio, contaba con su hermano Marcial, ambos casados con dos hermanas y por lo tanto cuñados. En 1910 fallece Marcial y en años posteriores la viuda Julita Ayestarán contrae matrimonio con Martín Eizmendi convirtiéndose así éste, en su cuñado. Hacia 1920 y hasta el año 1934 la empresa se denominaría "Arruabarrena y Eizmendi" (como aparece en anuncios de la revista "Rentería" de los años 20).

Debido a la considerable actividad industrial de Rentería y su comarca, las mercancías transportadas por Antonio Arruabarrena Miner eran muy diversas, como áridos extraídos del propio río Oyarzun en la bajada que había para acceder hasta el propio cauce, junto a la "Casa Kurtzin", a la altura de lo que hoy es Plaza Santa Clara. También era habitual suministrar carbón a muchas de las fábricas tanto desde los barcos del puerto de Pasajes como de los vagones de la



**Nº 2:** Pareja de bueyes



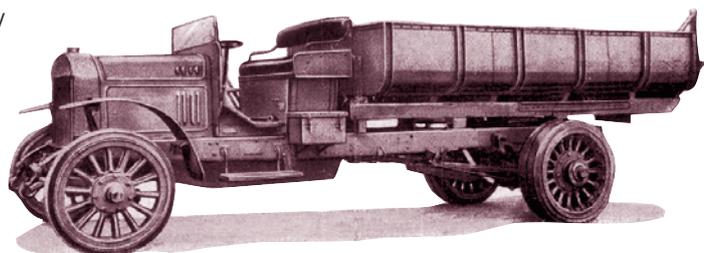
**Nº 3:** Fotografía del arco de la calle Magdalena en 1920. En esta fotografía que apareció en la revista "Rentería" de 1922, se puede apreciar un carro de los de Antonio Arruabarrena situado entre la ermita y su casa, Magdalena nº 42

estación del Norte de Rentería; así mismo, hay constancia del transporte de capas y prendas del ejército de Su Majestad la Reina que se realizaba desde la Fábrica de Tejidos de Lino a los barcos de Pasajes. Pero quizás de todas las mercancías que transportó Antonio con su pareja de bueyes en estos años se puede destacar la que hace referencia a las vidrieras de la iglesia.

En efecto, en 1918 (según consta en el artículo escrito por Vicente Cobreros, *Oarso*, 1962) transportó desde un buque de Pasajes, las tan esperadas como flamantes vidrieras de la Parroquia de Ntra. Señora de la Asunción, que a causa de la primera contienda mundial, estuvieron depositadas cuatros largos años en un almacén del puerto de Amsterdam. Literalmente el artículo dice: *"Una mañana apareció a deshora en la rebotica el buen párroco (D. Francisco Ayestarán), y con cierto misterio, hizo que se reunieran los habituales tertulianos, para ofrecerles la sorpresa del magnífico espectáculo que iban a presenciar: El paso del carro de bueyes de Antón conduciendo la ingente pirámide de enormes cajas donde venían las vidrieras. Hacía dos días que habían llegado a Pasajes y prefirió reservarse la noticia."*

Continuando Rentería con su actividad industrial, llegaron nuevos tiempos con grandes innovaciones técnicas: Antonio compró su primer camión a motor, un *Berliet* modelo CBAC de 5 tm. de ruedas macizas o de "bandage" (fotografía nº 4), con transmisión de cadena y faros de carburo (como el de la ilustración). Su matrícula se cree que era inferior al nº 1000 de la provincia. De todas formas, el progreso no sustituía totalmente al tiro animal, ya que se mantenían los transportes con bueyes.

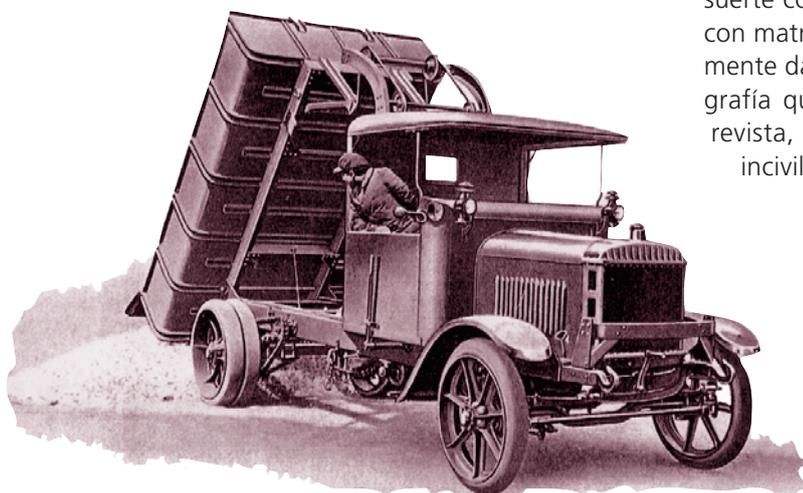
A este *Berliet*, le siguió un camión *Pieze-Arrón* de motor de gasolina y ruedas macizas (del que no se tienen imágenes).



**Nº 5:** Camión U.S.A. La empresa adquirió dos camiones de este modelo con matrículas SS-1508 y SS-2564

Más tarde, y tras finalizar la primera contienda mundial, surgió la posibilidad de adquirir camiones sobrantes de dicha guerra y así se compraron dos camiones norteamericanos de la marca U.S.A. (fotografía nº 5) sin techo de cabina y sin puertas, de motor de gasolina con ruedas macizas de bandage. Sus matrículas eran SS-1508 y SS-2564. Ambos se arrancaban a manivela. Con estos camiones se trabajó durante bastantes años.

No se debe pasar por alto las numerosas e importantes riadas que se produjeron principalmente en 1933, así como las consecuencias nefastas que éstas ocasionaron en los bienes de muchos renterianos, y entre ellos en los camiones. En una mañana de 1933 las aguas desbordadas de la regata de Pekín, bajaban violentamente hacia las calles María de Lezo y Magdalena atravesando el solar de la tintorería "Sin Rival", al mismo tiempo que las "caseras" que habían acudido al mercado a vender su género con sus burros y caballos, intentaban inútil y peligrosamente volver a sus respectivos caseríos de la zona de Zamalbide. Ante tal situación, se subió el ganado con sus pertrechos en el U.S.A. matrícula SS-1508 que se encontraba en una zona algo más elevada, mientras que las "baserritarras" fueron atendidas en la casa de Antón, en la que el agua llegaba prácticamente hasta el descansillo del primer piso. Peor suerte corrió el camión U.S.A. de "Maderas Lasa" con matrícula SS-1504, que fue arrastrado y seriamente dañado por la citada riada; existe una fotografía que da testimonio de ello en esta misma revista, en el artículo "El prólogo de la Guerra incivil en Errenteria" de A. Eceiza Michel.



**Nº 4:** Camión *Berliet* modelo CBAC. Primer vehículo a motor de Antonio Arruabarrena, con transmisión de cadena, ruedas macizas y faros de carburo



**Nº 6:** Camión *Chevrolet* modelo de 1930. Llevaría matrícula SS-4796. Primer camión de la empresa con ruedas de aire

En 1933, se adquirió un camión americano *Chevrolet* modelo de 1930, matrícula SS-4796 (fotografía nº 6). Por esta época, se va produciendo un cambio notorio en los camiones: las ruedas macizas se van sustituyendo por ruedas de aire, lo que supone una manera de conducción diferente y más cómoda con respecto a los camiones anteriores; de esta manera, este *Chevrolet* se convirtió en el primer camión con neumáticos de aire de la empresa.

Hacia el año 1930, se compró otro camión nuevo, americano, de la marca *Federal*, matrícula SS-7648 (fotografía nº 7). Este camión era notable por la suavidad que presentaba su conducción con respecto a los camiones anteriores y por ello se recuerda cómo algunos montaban en él con el objeto de experimentar la nueva sensación que producía en las frenadas un camión moderno con ruedas de aire frente a la rigidez implacable de los camiones anteriores de ruedas macizas. Lo estrenó Antonio Arruabarrena Ayestarán, hijo del fundador de la empresa.

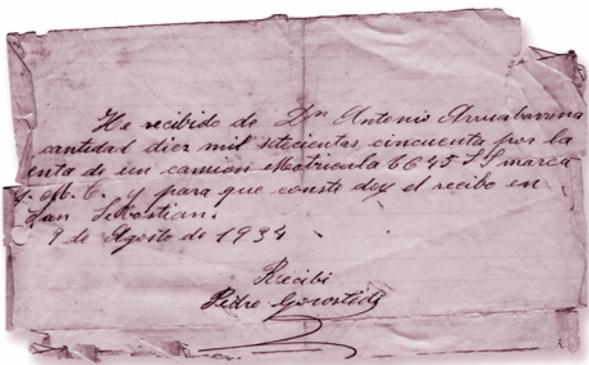
El 31 de julio de 1934, se disuelve la empresa "Arruabarrena-Eizmendi", continuando cada uno por su cuenta. En la disolución Martín Eizmendi se



**Nº 7:** Camión *Federal* SS-7648. Fotografía tomada en el alto de Isatxe, apreciándose al fondo el caserío "Txirrita". A la izquierda Pedro Oyarbide, conocido como "Fidel el enterrador", en el centro Gabriel Arruabarrena y a la derecha Antonio Arruabarrena.

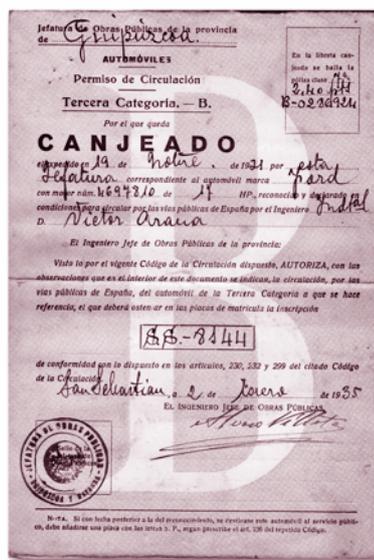
queda con uno de los *U.S.A.* y el *Federal*, colaborando con él su hijo Félix Eizmendi Ayestarán. Antonio Arruabarrena se queda con el resto de los camiones, a quien ayudan sus hijos mayores y algunos chóferes, como Ramón Pingarrón y Francisco Cacho.

Antonio Arruabarrena, en el mismo año 1.934, compra varios camiones: un *GMC* (*General Motors Truck*) matrícula 7.275, así como un *Dodge Brothers* de tamaño mediano modelo del año 1931, matrícula M-41129 y un *GMC* grande, matrícula SS-8645 (se adjunta recibo de compra, imagen nº 8).



**Nº 8:** Recibo de compra del *GMC* SS-8645 de fecha 9 de agosto de 1934

El 2 de enero de 1935, compra un *Ford-4*, matrícula SS-8144 del que se guarda aún su "canje" o tarjeta de circulación (imagen nº 9).



**Nº 9:** Canje o tarjeta de circulación del *Ford 4*, matrícula SS-8144, que todavía se conserva mientras que el camión resultaría quemado en Madrid durante la Guerra Civil



**Nº 10:** Fotografía de la revista "Rentería" de 1936, en la que se ven camiones en la bocacalle del cruce de la calle Viteri con Vicente Elícegui durante un encierro de 1935. Se puede apreciar, al fondo, la Plaza de los Fueros (antiguo mercado), a la izquierda la "casa Mendarte", a la derecha la "sastrería Clavé" y los mozos corriendo hacia "El yute", hoy Vicente Elícegui, hasta llegar a la Plaza de Toros instalada en la trasera de la calle Alfonso XI

Como anécdota puede recordarse otro de los servicios que prestaban puntualmente en las fiestas patronales de las Magdalenas las empresas renterianas que disponían de camiones: a petición del Ayuntamiento se colocaban para los encierros los camiones en las bocacalles con el doble objetivo de servir de cierre y de alojar en sus cajas a los espectadores que se subían a la caja o se agazapaban bajo sus chasis. Esta costumbre se mantendría hasta aproximadamente el año 1970. De este testimonio, se adjunta una fotografía de la revista "Rentería" del año 1936 (fotografía nº 10).

En toda ésta época, además de los portes por los alrededores de Rentería, también se realizaban periódicamente viajes a provincias como queda reflejado en el anuncio publicitario de 1935 (imagen nº 11) y en especial a los pueblos del sur de Navarra, expresado en el membrete para facturas (imagen nº 12).

A finales del año 1935 y más concretamente el 12 de diciembre, se compra un camión que destaca por su hermosura, un *Dodge Brothers* modelo



**Nº 11:** Anuncio de la empresa en la revista "Rentería" de 1935

F-62 de segunda mano, matrícula SS-7997, de fabricación americana, con motor de gasolina (fotografía nº 13).



**Nº 12:** Membrete de facturación con leyenda de los años 30

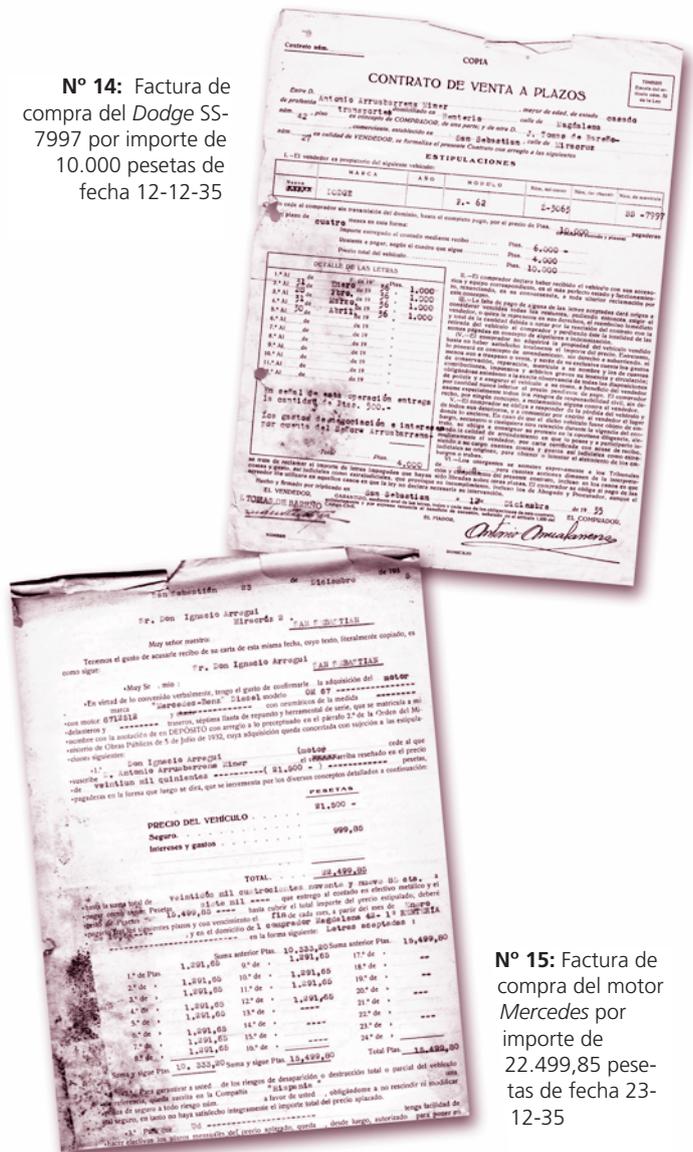


**Nº 13:** Fotografía del camión Dodge Brothers SS-7997 con su conductor Antonio Arruabarrena Ayestarán al volante, reproducida de la contraportada de la revista "Rentería" de 1936. La fotografía está tomada frente a la ermita de la Magdalena, pudiéndose apreciar al fondo, a la izquierda, el GMC SS-7275, las dependencias de "Tintorería Sin Rival" y la casa "Auxilio Salvatierra"

Para dotar a este camión de un motor más potente y de consumo más económico, el 23 de diciembre de 1935, se compró un motor Mercedes Benz diesel, llevándose a cabo dicha operación en "Talleres Massé" de San Sebastián. Como anécdota se debe mencionar que ese motor se arrancaba a base de calentadores (nunca vistos por aquí ya que los anteriores se arrancaban con mechas) y ningún técnico era capaz de poner en marcha aquel imponente motor. No hubo más remedio que contactar con la empresa Mercedes de Alemania para que sus técnicos explicaran el procedimiento de su invención cuyo sistema perdura en los motores diesel que hoy conocemos.

Dado que el motor traía su estrella mítica, se le dotó al radiador del camión del inconfundible símbolo de Mercedes, tal y como se puede apreciar en este anuncio que aparece en la contraportada de la revista "Rentería" de julio de 1936 sin que nadie pudiese imaginar el terrible período que se aproximaba. Sirva de dato curioso que el camión le costó a Antonio 10.000 pesetas y el motor, sin incluir la colocación, costó 22.499,85 pesetas (se adjuntan facturas de compra, imágenes nº 14 y nº 15 respectivamente). En la foto nº 13 se puede observar uno de los portes habituales que se hacían al sur de Navarra y Aragón. La parte inferior de la caja se llenaba con carbón y sobre éste se colocaban las barricas de unos 350 litros o bocoyes de unos 600 litros vacíos que a su regreso traerían el vino de la Ribera de Navarra y de Aragón a diversos bares de Rentería, Oiartzun y Pasajes.

**Nº 14:** Factura de compra del Dodge SS-7997 por importe de 10.000 pesetas de fecha 12-12-35



**Nº 15:** Factura de compra del motor Mercedes por importe de 22.499,85 pesetas de fecha 23-12-35

De los bares de Rentería a los que se les suministraba vino, se pueden citar entre otros los siguientes:

- Bar "Romeral" en la C/Magdalen (actual bar "Magdalena"), regentado por D. Benjamín Ramos.
- Bodega "Anabitarte" en la C/Magdalen (actual bar "Manuel"), regentado por D. Domingo Echeverría.
- Bar "Alto aquí" en la C/Capitán Enea, regentado por el Sr. Arrastia.
- Bodega "Gaspar" en la C/Sancho Enea (actual "Gaspar") regentado por D. Gaspar Arcelus
- Bodega "Tolosa" en la C/Arriba, regentado por "El chato"
- Almacén de vinos Arocena, en Xenpelar 6 (hoy en día sucursal de la Kutxa)

Este mismo camión, trajo en varias ocasiones una plaza prefabricada de madera de la zona de Tudela para la celebración de los embolados y corridas de toros durante las fiestas patronales.

## LLEGA LA GUERRA CIVIL

Como es sabido, en julio del año 1936, y justo antes de dar comienzo las fiestas patronales, estalló la guerra civil española.



**Nº 17:** Gabriel Arruabarrena Ayestarán, chófer de camiones del Regimiento de Infantería en Madrid durante la Guerra Civil, sentado sobre un *Chevrolet*

El camión *Dodge* SS-7997 (al igual que otros muchos de la época) se lo llevó uno de los bandos, en este caso el Ejército Republicano, con su chófer, Antonio Arruabarrena Ayestarán, hijo mayor de Antonio. Estando el camión cargado de carbón cerca de casa, fue llevado por los republicanos hasta la alameda de Gamón y allí se le obligó a

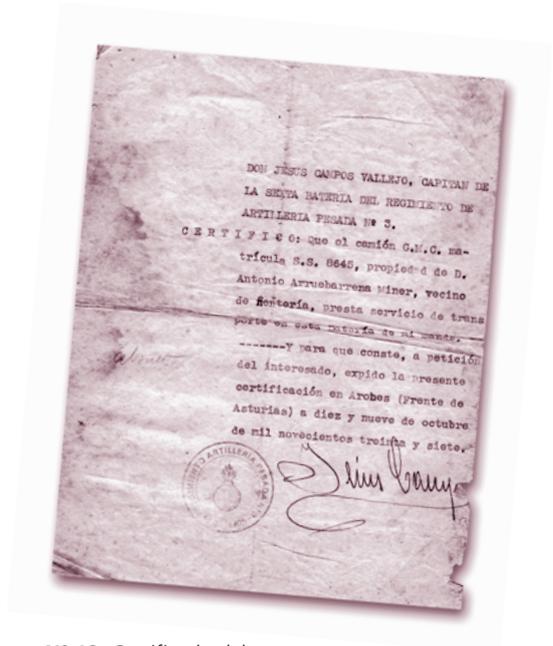


**Nº 16:** Florentino Arruabarrena Ayestarán, chófer de camiones del Regimiento de Artillería durante la Guerra Civil. En la foto, en primer plano, apoyado en un *Berliet*, y al fondo un *Rochet-Schneider*

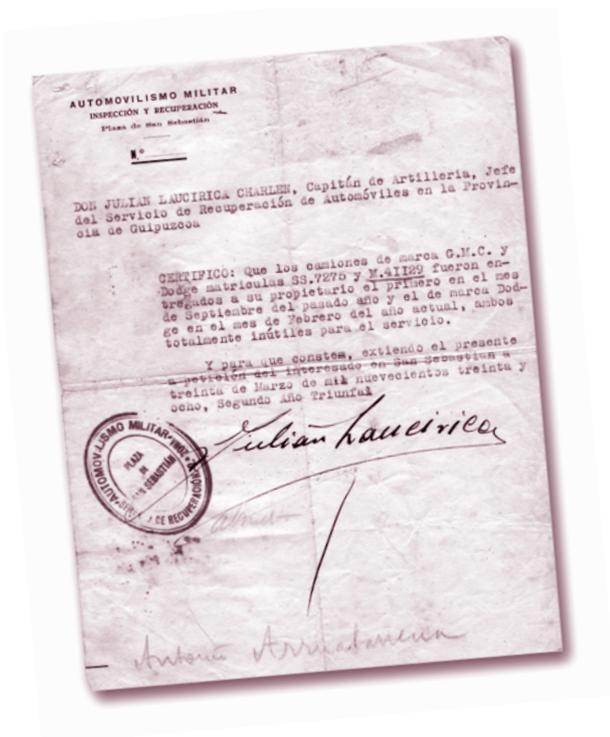
hacer volquete para salir inmediatamente de Rentería con la caja ocupada por milicianos a un destino desconocido. La familia no supo nada de su hijo hasta principios del año 1939 cuando, un día feliz, apareció con el camión antes mencionado irreconocible con pintura de camuflaje.

Dos de sus hermanos, Florentino (fotografía nº 16) y Gabriel (fotografía nº 17) también pasaron la guerra conduciendo camiones, en este caso en el denominado Ejército Nacional.

Todos los camiones de la casa Arruabarrena fueron requisados en la Guerra Civil. Como ejemplo se adjunta un certificado (véase imagen nº 18) de que el camión *GMC* SS-8645, se encontraba en el frente de Asturias. Del *Ford-4* matrícula SS-8144, se tiene constancia que resultó incendiado en Madrid durante la contienda.



**Nº 18:** Certificado del frente de Asturias de fecha 19-10-37 del *GMC* SS-8645



**Nº 19:** Certificado militar de entrega de los camiones GMC SS-7275 y Dodge M-41129 "inútiles para el servicio", de fecha 30-3-38

Con respecto al padre, Antonio, hay que señalar que durante los años de la guerra, y sin ningún camión en casa, siguió haciendo portes diversos en especial a Fabril Lanera, Tintorería Sin Rival, etc. con su único vehículo de transporte en aquel momento: una vaca y un carro.

Una vez transcurrida la guerra civil, Antonio y sus hijos tuvieron que recuperar dentro de sus posibilidades los camiones requisados, aunque no pudieron conseguirlo en todos los casos. Además los que se recuperaban se encontraban, como es lógico, deteriorados tras las consecuencias de la guerra: sin ruedas, con metralla, pintados de camuflaje, etc. (véase el certificado nº 19). En algún caso

el Ejército vencedor reconocía la pérdida de algún camión que había sido requisado y trataba de compensar al propietario ofreciéndole la posibilidad de adquirir otros camiones en subastas.

## LA ÉPOCA DE LA POSTGUERRA. LLEGA EL GASÓGENO

Con la postguerra llegaron las consecuencias económicas de todos conocidas y el transporte tampoco se libró de ellas. Para los camiones las mayores restricciones y carencias afectaban principalmente a la gasolina, el gasoil y los neumáticos. Por ello, se comenzaron a utilizar los gasógenos, tanto los de carbón vegetal como los de leña. Entre los gasógenos de carbón vegetal, los más conocidos en la zona eran los fabricados en San Sebastián como el *Luma*, el *Massé*, el *Uzkudun* y otras marcas. Entre los gasógenos de leña destacaba el *Imbert* de fabricación alemana.

De esta manera hacia los años 40, se dio la circunstancia de que a algunos de los camiones de la empresa se les instalara el gasógeno y sin embargo, otros, se mantuvieron exclusivamente con su motor de gasolina o diesel. En cualquier caso, los de gasógeno llevaban un pequeño depósito de gasolina para ayudar a subir las cuestas siendo su instalación claramente visible a distancia.

El procedimiento consistía en utilizar el mismo motor (gasolina o diesel) con algunas reformas en las culatas, suplementándolas para dotarlas de más cámara de compresión. El conductor cuando lo necesitaba, abría el paso de la gasolina que se almacenaba en el depósito pequeño situado siempre por encima de la cabina; así la gasolina descendía por gravedad hasta el motor y ayudaba al



**Nº 20:** Dodge Brothers de la empresa equipado con gasógeno. La fotografía está tomada en 1944 en la alameda de Gamón, apreciándose al fondo la antigua droguería "Félix Novoa" hoy en día "Zumardi". En la foto, José Luis Arruabarrena Ayestarán (izquierda) y el chófer de la empresa Francisco Cacho (derecha)



**Nº 21:** Fotografía tomada el 30 de enero de 1944, justo tras la descarga de un camión de carbón vegetal para los gasógenos de los camiones, en el arco central bajo las vías del topo. De izda a dcha: José Cruz Ortolaiz, Francisco Cacho, Joaquín Angulo, Juana Arruabarrena y Ángeles Pascua

gasógeno dándole mayor potencia. No hay que olvidar que el gasógeno a la hora de hacer un recorrido largo hacia Santander, Aragón, Burgos, etc. tenía el inconveniente de que había que llenar la caldera varias veces para lo que era necesario llevar consigo unos cuantos sacos de carbón vegetal.

De estos años, se adjunta una fotografía (nº 20) del *Dodge Brothers* de tamaño mediano, matrícula M-41129, que fue totalmente reparado al haber quedado inutilizado tras la Guerra Civil (véase el certificado nº 19) y en la que se aprecia perfectamente el filtro del gasógeno estando la caldera situada, como era habitual, al otro lado de la cabina.

Otro testimonio del trabajo que suponía la manipulación del carbón vegetal para el gasógeno, es la fotografía (nº 21) que se adjunta en la que se puede observar el almacenaje del carbón de encina que se hacía para los camiones de Arruabarrena. La fotografía está tomada en el garaje que tuvo la empresa ubicado en el arco situado bajo el trazado de las vías del "topo", en la bifurcación de las calles Magdalena y María de Lezo, donde se almacenaban unos 15.000 kgs traídos de Goizueta, perfectamente aislados del suelo y paredes. Con anterioridad a este garaje, se depositaba el carbón en un solar de María de Lezo nº 2.

Es de mencionar el pesado trabajo de preparación que suponía el gasógeno. La empresa disponía de un obrero, Joaquín Oyarbide, del caserío Gaztelutxo, que se dedicaba exclusivamente a trocear con hacha los pedazos en bruto de carbón vegetal hasta conseguir una medida adecuada para las calderas de los gasógenos; posteriormente dichos pedazos eran cribados y distribuidos en sacos. Los trozos menudos se empleaban en las cocinas económicas.

Pero así como los combustibles tuvieron la alternativa del gasógeno, para cualquier camionero o empresario de la época aún era peor la escasez de neumáticos, que no podían ser suplidos por otra invención que no fuera la de volver años atrás utilizando las ruedas macizas, que se intercalaban entre las ruedas de aire en los ejes traseros. A su vez se arreglaban las cubiertas de aire provenientes de la Segunda Guerra Mundial que incluso habían sido inutilizadas a propósito. En este sentido, se llegó a comprar un camión *Federal* de gran tamaño, sin motor, matrícula de Navarra, solamente por aprovechar las siete ruedas semi-nuevas que llevaba montadas.



**Nº 22:** Fotografía de Antonio Arruabarrena (segundo de los sentados por la izquierda) con los carniceros de Rentería tomada tras una comida en la terraza de la antigua Casa Mateo (luego Mendiola) de la CViteri

De los años siguientes, es de mencionar otro tipo de transporte singular que realizó Antonio continuando con el uso de ganado: atado al yugo de sus bueyes llevaba un gran carro de color verde propiedad del Ayuntamiento de Rentería destinado a transportar las piezas de carne desde el matadero municipal hasta el mercado de la Plaza de los Fueros. Este carro tan peculiar, tenía inscrito el escudo del Ayuntamiento sobre las lamas de madera que servían de ventilación y su gran altura tenía como finalidad permitir colgar verticalmente las piezas de carne enteras y abiertas en canal. Una vez vaciado totalmente, lo llevaba de nuevo al matadero. De la relación permanente entre Antonio y los carniceros del pueblo da testimonio la fotografía (nº 22) que se adjunta correspondiente a una comida, en la que se ve a Antonio portando en su mano un "akuilu".

### EL NUEVO GARAJE EN MARÍA DE LEZO Nº 8

En el año 1942, Antonio decide construir un nuevo garaje para la guarda y reparación de los camiones, y lo hace en un solar de su propiedad en María de Lezo nº 8: un extraordinario garaje para su época, de 219,19 m<sup>2</sup> de una sola planta, equipado con su lavadero, servicios, muelle de descarga, bodega de lubricantes, oficina, fosa, taller mecánico y diferenciales en techo para levantar los camiones y sus componentes. Otra característica de ese garaje era su luminosidad, con toda su media altura de fachadas acristaladas, y cuatro grandes luceros en la cubierta plana. Esta cubierta plana fue aprovechada por Antonio como huerta utilizando la misma tierra vegetal que tenía el solar (véase fotografía nº 23).

Por esos años en los que la empresa disponía de un garaje recién inaugurado, en una subasta del Ejército de las que antes se ha hecho mención, Antonio Arruabarrena compró un *Diamond T* (foto-



Nº 24: Camión *Diamond T* que llevaría la matrícula SS-11875



Nº 25: Camión *Ford 4* de los que la empresa tuvo dos unidades.

grafía nº 24) de motor de gasolina y de diseño más moderno que los anteriores, con matrícula SS-11875. Más tarde, el 25 de marzo de 1944, adquirió un *Womag* grande alemán con motor *Deutz* que incorporaba un gasógeno *Imbert* de leña. Este camión se compró en chasis, sin matricular y fue carrozado en "Carrocías Berregui" de Herrera, aunque nunca llegó a tener la caja basculante (no se dispone de fotografía).



Nº 23: Segundo garaje de la empresa construido en 1942 en la calle M<sup>a</sup> de Lezo nº 8 frente a la ermita de la Magdalena, derribado en 1995

Ya llegados al año 1945, compró un *Ford-4* de segunda mano, matriculado en Navarra igual al que fue quemado en Madrid durante la guerra (fotografía nº 25). Con este camión, y al cumplir 18 años, se inició en la conducción de camiones el más joven de los hermanos, José Luis Arruabarrena Ayestarán.

## AÑO 1948. FALLECE ANTONIO ARRUABARRENA. LA SEGUNDA GENERACIÓN

El día 16 de febrero de 1948, fallece Antonio Arruabarrena Miner, quedándose al frente de la empresa su viuda Josefa Ayestarán Goenaga. A su vez y como venían haciendo hasta esa fecha, sus hijos varones Antonio, Florentino, Gabriel y José Luis, junto con algunos chóferes contratados, continuaron conduciendo los diversos camiones de la empresa mientras que las dos hijas, Pilar y Juana, colaboraban en trabajos administrativos. Se decidió a partir de entonces pintar como distintivo de la empresa las cabinas de los camiones de color bermellón en la parte inferior del capó, y de azul celeste en la parte superior y el anagrama correspondiente (TA).

En el mismo año 1948, y como consecuencia de la finalización del Segunda Guerra Mundial, comienzan a llegar a Bilbao vehículos militares de los Aliados de buenas prestaciones. Así la empresa adquiere un *GMC-CCKW* todo terreno de tres ejes y tracción total a las diez ruedas, matrícula SS-12791, de motor de gasolina que sería uno de los primeros camiones de ese modelo en circular por la zona de Rentería. Tenía el techo de lona (fotografía nº 26), venía equipado con un cabrestante (*winche*) sin estrenar dentro de su funda y presentaba diversos orificios de bala en el cristal del conductor. Tras varios meses de trabajar en el transporte con ese aspecto,



Nº 26: Camión GMC CCKW proveniente del stock de la Segunda Guerra Mundial y adquirido en 1948. En un estado prácticamente nuevo, venía equipado con un cabrestante aún envuelto en su funda y techo de lona



Nº 27: El GMC con la cabina ya carrozada y eliminado el *winche*. Matrícula SS-12791

se carrozó la cabina y la caja en "Carrocerías Berregui" de Herrera (fotografía nº 27). Este modelo, popularmente llamado "ciempiés", se convertiría en uno de los camiones más míticos y legendarios de esa época, ya que fue el primer vehículo de carga capaz de poder realizar trabajos en zonas de difícil acceso: zonas rurales, pistas, desmontes, caseríos de mal acceso, ríos, etc. siendo el primer todo-terreno auténtico de la historia de los camiones (fotografía nº 28). Su conductor habitual fue José Luis Arruabarrena Ayestarán. En 1958, se le sustituyó el motor de gasolina por uno diesel *Henschel* con su caja de cambios *ZF* correspondiente.

En el aspecto anecdótico se puede mencionar que en unas riadas de 1953, este *GMC-CCKW* sacó en el barrio de Larzábal, mediante el empleo de cables y cuerdas, un autobús *Renault Chausson* de la empresa "La Baztanesa" que había quedado repentinamente atrapado en aguas desbordadas procedentes de la zona de Lintzirin. El autobús, que iba repleto de viajeros, llegó a esa situación tras quedar fácilmente sumergido su motor ya que éste estaba ubicado bajo el chasis. Ni qué decir tiene los gestos de agradecimiento que expresaron los pasajeros al verse fuera de la desagradable situación. Pero no acaba ahí la anécdota, ya que pasados unos dos meses, cuando en uno de sus viajes José Luis conducía su camión por Gaintxurizketa cargado con material, fue requerido por responsables de la Diputación para sacar un autobús, que ocupado sólo por el chófer y el cobrador, se había salido de la calzada cuando bajaba el alto, cayendo por la ladera. Estaban intentando sacarlo dos *Ford-8V* de la Diputación pero no lo conseguían. Este *GMC* no tuvo problemas para sacar él sólo de la ladera al vehículo siniestrado y dejarlo en la carretera. La sorpresa fue mayúscula para José Luis, cuando comprobó que aquel autobús que iba emergiendo según tiraba con su camión, era el autobús que unas semanas antes había sacado de la inundación



**Nº 28:** El GMC "ciempiés" llevando maquinaria nueva a las minas de Arditurri por la única entrada que existía a través del río

de Larzábal. El chófer del autobús y el cobrador, resultaron totalmente ilesos y contaron a los allí presentes la coincidencia.

Así mismo, este camión estuvo trabajando en años posteriores por las inmediaciones de la Casa Forestal de Aralar, abriendo algunas pistas y llevando material de construcción hasta Igaratza, convirtiéndose en el primer camión en llegar a ese conocido paraje y al propio santuario de San Miguel, ante el asombro de los Padres Capuchinos que allí vivían, en especial del Padre Jesús De Bedoña, recordado por muchos renterianos.

En el año 1950 la empresa compró un Ford-8V (fotografía nº 29), de 8 cilindros en V, motor de gasolina y caja basculante, matrícula M-155244 (el mismo modelo que los que se han citado en el párrafo anterior).

### **AÑO 1954: EL NUEVO GARAJE Y CASA EN MARÍA DE LEZO Nº 19**

Hacia 1953, la viuda de Antonio, Josefa Joaquina Ayestarán y sus seis hijos deciden construir una casa de 4 plantas en un solar también propiedad de la familia y colindante con la ermita de la Magdalena, para albergar a cada hijo, parte de los chóferes y servir para la guarda de los camiones, reparaciones, etc.

El garaje constaba de todos los servicios necesarios para los camiones: foso, taller, almacén de lubricantes, almacén de piezas, aseos, muelle de mercancías, lavadero, oficinas, diferenciales para levantar vehículos etc.

Esta casa se terminaría de construir en el año 1954, época a la que corresponde la fotografía adjunta (nº 30). En esa fecha, el antiguo garaje del

nº 8, de la misma calle, se alquilaría al taller de reparaciones "Salaberría Hnos" hasta el año 1958 y a partir de esa fecha a los Sres. Ordozgoiti y García que formarían la empresa "Orga", dedicándose a la reparación de automóviles y camiones.

En 1955 se compró un camión americano de segunda mano, procedente también del stock de la Segunda Guerra Mundial, que muchos renterianos recuerdan e identifican con la empresa Arruabarrena al igual que muchos de los antiguos trabajadores del Puerto de Pasajes. Se trata de un White-666 matrícula M-87869, con caja basculante "Ferraz" instalada en Madrid. Camión de diez ruedas y de gran tonelaje para su época, venía equipado con un motor diesel Cummis (véase fotografía nº 31). Su conductor habitual fue Antonio Arruabarrena Ayestarán. Más tarde a este camión se le pondría un nuevo motor Cummis de más potencia.



**Nº 29:** Camión Ford 8V con matrícula M-155244



**Nº 30:** Fotografía de 1954 en la que se aprecia la "Casa Arruabarrena" en Mª de Lezo nº 19 recién construida. En su planta baja se guardarían la mayoría de los camiones de la empresa

Van pasando los años y los camiones siguen haciendo duros kilómetros hasta situarnos en 1963. A excepción del *Federal*, todos los camiones hasta ahora mencionados se compraron como era lo habitual, de segunda mano, pero a partir del año 1963, se entra en una nueva época de adquisición de camiones nuevos y comprados directamente de fábrica. Así se adquirieron los siguientes camiones:

- *Pegaso Comet* de 10 tm. matrícula SS-41427, comprado y traído directamente de Madrid en 1963. Era de chasis largo (fotografía nº 32).
- *Pegaso Europa*, matrícula SS-53620, comprado en “RESA Guipuzcoana” y de chasis largo (fotografía nº 33).
- *Barreiros* modelo *Saeta-75* de 8 tm. matrícula SS-68346, comprado el 14 de agosto de 1967, con basculante Meiller-Keiper alemán (fotografía nº 34).
- *Pegaso Comet* de 10 tm. matrícula SS-71994, comprado en “RESA Guipuzcoana” y de chasis corto (fotografía nº 35).
- *Pegaso SuperComet TT* –Todo terreno matrícula SS-82163, similar a los del ejército, comprado en enero de 1969 en “Finanzauto” de tracción total 4x4 (no se dispone de fotografías).
- *Mercedes Benz Dumper*, modelo 2426, de 10 ruedas, comprado en la concesionario de Mercedes en San Sebastián “Ignacio Arregui”, en 1969, con caja basculante *Meiller-Keiper* (fotografía nº 36), matrícula SS-90173, con

**Nº 31:** Inconfundible *White-666*. Matrícula M-87869. Carga neta autorizada: 20 tm. . Con permisos especiales, llegó a transportar piezas de 30 tm. Todo un récord para un camión de 10 ruedas de aquellos años



**Nº 32:** *Pegaso Comet SS-41427*. Fotografía tomada en la cantera de Oiartzun



**Nº 33:** *Pegaso Europa* antes de colocar la caja



**Nº 34:** *Barreiros Saeta 75*, matrícula SS-68346, en la cantera de Oiartzun



**Nº 35:** *Pegaso Comet SS-71994*. En la foto, Iñaki Arruabarrena



**Nº 36:** *Mercedes-Benz dumper*. Uno de los primeros en Rentería en 1969, trabajando en Alaberga





**Nº 37:** 1974:  
*Pegaso 1061-A*  
con matrícula SS-  
6565-C



**Nº 38:** *Pegaso 1083-A*, matrícula SS-2426-F, en agosto de 1983 aparcado delante del Ayuntamiento cargando los donativos para transportarlos a Bilbao



**Nº 39:** Fotografía tomada en el muelle del puerto de Donostia-San Sebastián, correspondiente al trasvase de herramientas y víveres del camión al barco que irá a Bilbao



**Nº 40:** Otra vista con detalle del barco en el momento del trasvase.



**Nº 41:** *Barreiros 4217*, último camión adquirido de esta época

tracción total. Este camión fue uno de los primeros dúmperes Mercedes que se distribuyó en Gipuzkoa.

– *Pegaso 1.061-A* 200CV, matrícula SS-6565-C, comprado en "Finanzauto" el año 1974 (fotografía nº 37).

– *Pegaso 1.083* de doble dirección y tres ejes, matrícula SS-2426-F, comprado en "Finanzauto" el 21 de febrero de 1975. El conductor habitual de este camión fue José Luis Arruabarrena Ayestarán. Las fotografías que se adjuntan de este camión corresponden a agosto de 1983, cuando se produjeron las inundaciones de Bilbao y la empresa

Arruabarrena colaboró desinteresadamente poniendo un camión a disposición del Ayuntamiento para transportar víveres y herramientas que el pueblo de Rentería había donado para hacer llegar a Bilbao (fotografía nº 38). Se hicieron dos viajes desde la Herriko Enparantza del Ayuntamiento hasta el puerto de San Sebastián para transportar por barco las mercancías debido al mal estado de los accesos por carretera a la capital vizcaína. En los días siguientes este camión realizó un viaje no sin dificultades hasta la Feria de Muestras de Bilbao, transportando los donativos de los renterianos para los habitantes bilbaínos afectados (fotografías nº 39 y nº 40).

– *Barreiros 4217*, de 170 CV, matrícula SS-0639-K, comprado en "Guiasa" (fotografía nº 41)

Paralelamente, se adquirieron también varios camiones de segunda mano para ser utilizados, en algunos casos sin matricular, dentro de los recintos de las canteras. Así se incorporaron un *Chevrolet*, un *Fiat*, y tres *GMC* modelos CCKW "ciempiés", los que portaron material de cantera hasta sus últimos días.

Independientemente de todos los chóferes que tuvo la empresa y que hasta ahora no se han citado y que se relacionan en el anexo-1 de este documento, en 1982, se incorpora otro conductor de camión de la familia, Luis Antonio Arruabarrena

Eguilegor, y en 1986, su hermano Iñaki también como chófer, ambos hijos de José Luis Arruabarrena Ayestarán. De esta manera se inicia la tercera generación de chóferes de la familia.

A partir del fallecimiento de la viuda de Antonio, el 27 de enero de 1962, serían los seis hermanos Arruabarrena Ayestarán los que llevarían la empresa. En referencia a ellos se adjunta una fotografía del 6 de septiembre de 1986 (fotografía nº 42). El 13 de julio de 1999 fallecería el mayor de ellos, Antonio.



**Nº 42:** Los seis hermanos Arruabarrena Ayestarán. Fotografía del 6 de septiembre de 1986. De izquierda a derecha: José Luis, Pilar, Florentino, Gabriel, Juana y Antonio

### **OTRAS ACTIVIDADES, VEHÍCULOS Y MAQUINARIA DE ARRUBARRENA RELACIONADOS DIRECTAMENTE CON EL TRANSPORTE**

Hay que decir, que la empresa Arruabarrena, ya desde el año 1944, además de dedicarse al transporte en general, centró gran parte de su actividad en la extracción de áridos para la construcción, y así adquirió y explotó diversas canteras como:

- Cantera Soraburu en Ugaldetxo-Oiartzun, en 1944. De piedra caliza y hornos de cal. Se dejó de extraer material en 1969.
- Cantera Berra en el barrio de Buena Vista en San Sebastián, en 1947. De piedra roji-

za de mampostería y áridos. Con piedra de esta cantera se realizaron los muros que conocemos de las edificaciones del barrio de Alaberga ejecutada por "Cnes. Colomina G. Serrano", así como las casas del "poblado de Franco" en Trintxerpe.

- Arenera y depósitos de arena de ría y de playa de Osimbiribil, en Behobia, en septiembre de 1958. Se construyeron depósitos de hormigón armado con sus cribas y grúas de descarga de las gabarras y sus tolvas de carga a los camiones. Así mismo se adquirieron hasta un total de cinco gabarras, dos remolcadores y un chupón o

extractor de arena del fondo del río Bidasoa. Esta explotación cesó en 1974.

- Cantera Sagasti en la falda del monte Jaizkibel de Lezo, en 1963, con una superficie de 16.306 m<sup>2</sup> para extracción de arena silíceo amarilla que principalmente se utilizaba para la colocación de azulejos antes de utilizarse el cemento-cola. También se empleaba en procesos de fundición. En dicha cantera se construyeron en hormigón armado las tolvas, cribas, oficinas, almacén, comedor, transformador, etc.
- Arenera y depósitos a cielo abierto de arena de ría y de playa de Plaiaundi en el año 1974, con una grúa-excavadora *Priesman* de cables, construyéndose sus correspondientes oficinas, almacenes talleres, etc. Con esta nueva arenera, se sustituyeron todas las gabarras y remolcadores por un barco de 200 toneladas que descargaba directamente su carga al solar. La carga a los camiones se realizaba mediante otra



**Nº 43:** Arenera de Plaiaundi. La excavadora *International* cargando arena de ría al *Pegaso SS-2426-F*

máquina *International* (Véase fotografías nº 43, nº 44 y nº 45).

- Cantera Zaiburu de Txoritokieta en Rentería, en 1969, en régimen de alquiler. De piedra caliza de alta resistencia para la construcción. Independientemente de sus instalaciones, se utilizó una excavadora CAT-944 y posteriormente una CAT-950.



**Nº 44:** Plaiaundi. Vista del almacenamiento de arena de ría



**Nº 45:** Plaiaundi. El barco descargando en la arenera



**Nº 46:** *Peugeot 402*. Fotografía tomada en 1958 en las Landas en una visita a la Feria de Burdeos. De izquierda a derecha: Justo Pascua, Ramón Martín, Antonio Arruabarrena y José Luis Arruabarrena

Además de todo lo mencionado, la empresa desde el año 1951 siempre contó con varios automóviles:

- *Peugeot 402* modelo de 1936, matrícula SA-3664, (fotografía nº 46).
- *Renault Dauphine*, matrícula SS-31.056.
- *Renault 4L*, matrícula SS- 57.165.
- *Renault 8*, matrícula SS-62.848 en 1966.
- *Renault 4F*, matrícula SS-105789.
- *Renault 8*, matrícula SS-5812-G.

Así mismo, la empresa adquirió diversas máquinas excavadoras al realizar también movimiento de tierras combinado con los camiones, dedicándose parcialmente a la promoción y construcción de viviendas (C/ M<sup>a</sup> de Lezo n° 21 a n° 29 y Madalen-Goia, fotografía n° 48). La relación de excavadoras, es la siguiente:

- 1 Grúa Priesman de cables y orugas.
- 2 excavadoras de orugas *Yumbo-Tusa* (fotografías n° 47 y 48).
- 1 retroexcavadora de ruedas *Tractem*.
- 1 retroexcavadora de ruedas *Liebherr 921*.
- 1 pala cargadora de orugas *CAT 955H*.
- 1 pala cargadora de orugas *CAT 955K*.
- 1 pala cargadora de ruedas *CAT 950*.
- 1 pala cargadora grande de ruedas *International* (fotografía n° 43).

### AÑO 1989: UNA NUEVA ETAPA Y LA TERCERA GENERACIÓN

En el año 1989, quedando sólo en activo el más joven de los cuatro hermanos, José Luis Arruabarrena Ayestarán, se inicia una tercera generación del transporte de la familia Arruabarrena, integrada por José Luis, y sus hijos Luis Antonio e Iñaki Arruabarrena Eguilegor antes ya citados, y un antiguo chófer de la empresa.

De esta manera en 1989, con el nombre de "Arru-Egui" continúan en servicio tres camiones de la generación anterior, y se adquiere en 1.990 un *Pegaso 1431* de 4 ejes y 360 CV matrícula SS-6143-Y, seminuevo. (Véase fotografía n° 49 de los cuatro camiones tomada en Ugaldetxo).

En julio de 1.991, se compra un *Pegaso* modelo *Trakker 260 Ti*, matrícula SS-1379-AL (fotografía n° 50).



N° 47: Excavadora *Yumbo* cargando al *Mercedes-Benz*



N° 48: Inicio del desmonte, en 1960, en el actual número 23 de la calle María de Lezo. En la Fotografía: la primera excavadora *Yumbo* (comprada en la Feria de Burdeos) cargando al *GMC*



N° 50: Año 1995. Los camiones *Pegaso Trakker 260Ti* y *Pegaso 1431* de Luis Antonio e Iñaki Arruabarrena Eguilegor



N° 49: Año 1990. Los 4 *pegasos* de esta etapa, de 16, 20, 26 y 38 tm



**Nº 51:** Año 2005. Camión *Iveco EuroTrakker-380*. En la fotografía, su propietario, Luis Antonio Arruabarrena Eguilegor



**Nº 52:** Año 2005. Tractora *Mercedes-Benz Actros 2048* de Iñaki Arruabarrena Eguilegor

José Luis Arruabarrena Ayestarán trabajaría conduciendo el *Pegaso* de cuatro ejes SS-6143-Y hasta su jubilación en 1995 y es en esa fecha cuando se hacen autónomos sus dos hijos que continúan con la actividad hoy en día.

En noviembre de 2004, Luis Antonio compra un *Iveco* de 4 ejes modelo *EuroTrakker-380* matrícula 9033-DBL, 8x4 (fotografía nº 51), e Iñaki una tractora *Mercedes-Benz Actros modelo 2048*, de 480 CV matrícula 7101-BBL con remolque nuevo de aluminio (fotografía nº 52) dedicándose ambos especialmente al transporte de aglomerado asfáltico.

Para finalizar, con todo lo descrito en este documento, es necesario reflexionar sobre un hecho que se da actualmente, y es que existen terceras y cuartas generaciones de chóferes vinculados al entorno de la ermita de la Magdalena que a la fecha de hoy continúan al volante: Arruabarrena, Bengoetxea y Eizmendi, todas ellas, familias citadas aquí y centenarias en el transporte de Rentería, habiendo vivido la transformación del tiro animal a potentes motores y cómodas cabinas. Si los aitonas levantarán la cabeza...

### **ANEXO-1. Relación de chóferes en la historia de Transportes Arruabarrena: (1900 a 2005)**

1. Antonio Arruabarrena Miner (Fundador en 1900)
2. Francisco Ayestarán Goenaga (Desde 1900)
3. Martín Eizmendi Gorostegui (De aproximadamente 1920 hasta 1934)
4. Antonio Arruabarrena Ayestarán
5. Florentino Arruabarrena Ayestarán
6. Gabriel Arruabarrena Ayestarán
7. José Luis Arruabarrena Ayestarán
8. Ramón Pingarrón (Aproximadamente desde 1930)
9. Francisco Cacho (Aproximadamente desde 1930)
10. Antonio Opoca (Aproximadamente desde 1942)
11. Luis (de Lezo)
12. Patxi Echeverría
13. Ignacio Erquicia
14. José Cruz Ortolaiz
15. José Susperregui
16. Ignacio Gainza
17. Bustillo
18. Reyes Sánchez
19. Francisco Retegui
20. Antonio Nodar
21. Manolo Nodar
22. Carlos Nodar (Camiones en cantera)
23. Fermín Goldaracena
24. Juanito Lecuona
25. Enrique (de Goizueta)
26. Jose Mari Azanza
27. Javier Aizpúrua
28. Manuel Urkía (Encargado-camiones en cantera)
29. José Ramón Rodríguez (Encargado-camiones en cantera)
30. Manuel Ortiz
31. Luis Antonio Arruabarrena Eguilegor
32. Gabriel Pascua Arruabarrena (Encargado-camiones en cantera)
33. Iñaki Arruabarrena Eguilegor

El número asignado a cada chófer se utiliza en el Anexo-2 para indicar el camión o camiones con los que anduvieron.

En esta lista sólo se han relacionado los chóferes de los camiones propiedad de la empresa y no se han expresado los nombres de otros empleados de la misma como oficinistas, peones, gabarreros, artilleros de canteras, etc. que la empresa tuvo en plantilla a lo largo de su historia.

## ANEXO-2. Relación de camiones de Transportes Arruabarrena: (1900 a 2005)

Inicios: En primeros años del siglo XX, carros y galeras tirados por bueyes

Camiones a motor:

| MARCA-MODELO         | MATRÍCULA  | FECHA COMPRA | CHÓFERES (del anexo 1)                              |
|----------------------|------------|--------------|---|
| 1. Berliet-CBAC      | ¿?         | 1.915??      | A.A.M. (1)  |
| 2. Pieze-Arrón       | ¿?         | 1.918??      | A.A.M. (1) - F.A.G. (2)                             |
| 3. U.S.A.            | SS-1.508   | 1.920        | M.E.G. (3) - F.A.G. (2)                             |
| 4. U.S.A.            | SS-2.564   | 1.925        | A.A.A. (4) - F.A.A. (5)                             |
| 5. Chevrolet         | SS-4.796   | 1.933        | G.A.A. (6)  |
| 6. Federal           | SS-7.648   | 1.930        | A.A.A. (4)  |
| 7. GMC               | SS-7.275   | 1.934        | R.P. (8) - A.O. (10) - I.E. (13) - L.L. (11)        |
| 8. Dodge Brothers    | SS-7.997   | 1.935        | A.A.A. (4) - G.A.A. (6) - J.L. (24)                 |
| 9. Ford 4            | SS-8.144   | 1.934        | F.C. (9) - F.A.A. (5) - R.P. (8) - P.E. (12)        |
| 10. GMC (grande)     | SS-8.645   | 1.934        | F.C. (9) - F.A.A. (5)                               |
| 11. Dodge Brothers   | M-41.129   | 1.934        | G.A.A. (6) - F.C. (9)                               |
| 12. Diamond T        | SS-11.875  | 1.943        | F.A.A. (5)  |
| 13. Federal (grande) | NA-???     | 1.944        | (Se compró por sus neumáticos)                      |
| 14. Womag            | SS-¿???    | 1.944        | F.A.A. (5)  |
| 15. Ford 4           | Na-¿???    | 1.945        | I.G. (16) - J.C.O. (14)                             |
| 16. GMC CCWK         | SS-12.791  | 1.948        | A.A.A. (4) - J.L.A.A. (7) - F.G. (23) - E.G. (25)   |
| 17. Ford 8           | M-155.244  | 1.950        | J.S. (15) - B. (17)                                 |
| 18. WHITE-666        | M-87.869   | 1.955        | A.A.A. (4)  |
| 19. Pegaso Comet     | SS-41.427  | 1.963        | J.L.A.A. (7) - J.M.A. (26)                          |
| 20. Pegaso Europa    | SS-53.620  | 1.965        | J.L.A.A. (7) - G.A.A. (6) - M.N. (21) - A.N. (20)   |
| 21. Barreiros-Saeta  | SS-68.346  | 1.967        | J.C.O. (14)   |
| 22. Pegaso Comet     | SS-71.994  | 1.968        | A.N. (20) - L.A.E. (31) - I.A.E. (33)               |
| 23. Pegaso TT        | SS-82.163  | 1.969        | R.S. (18) - J.A. (27)                               |
| 24. Mercedes         | SS-90.173  | 1.969        | J.L.A.A. (7) - G.A.A. (6) - L.A.E. (31) - M.O. (30) |
| 25. Pegaso 1.061A    | SS-6565-C  | 1.974        | M.N. (21) - L.A.E. (31) - I.A. (33)                 |
| 26. Pegaso 1.083     | SS-2426-F  | 1.975        | J.L.A.A. (7) - A.A.A. (4) - M.N. (21)               |
| 27. Barreiros        | SS-0639-K  | 1.985        | A.N. (20) - L.A.E. (31)                             |
| 28. Pegaso 1431      | SS-6143-Y  | 1.990        | J.L.A.A. (7) - I.A.E. (33)                          |
| 29. Pegaso Trakker   | SS-1379-AL | 1.991        | L.A.E. (31)   |
| 30. Iveco 380        | 9033-DBL   | 2.004        | L.A.E. (31)   |
| 31. Mercedes Actros  | 7101-BBL   | 2.004        | I.A.E. (33)   |

Camiones adquiridos para su uso en cantera:

| MARCA-MODELO        | MATRÍCULA | FECHA COMPRA | CHÓFERES (del anexo 1)                                |
|---------------------|-----------|--------------|---|
| 1. Fiat (R.Macizas) | ¿?        | 1.945        | M.U. (28) - J.C.O. (14) - F.R. (19)                   |
| 2. Chevrolet        | NA-¿???   | 1.946        | J.C.O. (14) - M.U. (28) - F.R. (19)                   |
| 3. GMC CCWK         | NA-¿???   | 1.965        | J.R.R. (29) - L.A.E. (31) - G.P.A. (32) - I.A.E. (33) |
| 4. GMC CCWK         | SS-¿???   | 1.968        | J.R.R. (29) - L.A.E. (31) - G.P.A. (32) - I.A.E. (33) |
| 5. GMC CCWK         | SS-¿???   | 1.969        | M.U. (28) - C.N. (22) - F.R. (19)                     |