

BREVE HISTORIA DE UNA CENTENARIA EMPRESA RENTERIANA DEDICADA AL TRANSPORTE

Jose Inazio Gurrutxaga Galafel

En la pequeña historia del transporte en Errenteria, hay cuatro familias que condensan la evolución del mismo desde principios del siglo XX: los Bengoechea y los Adúriz que iniciaron el transporte con caballería y los Arruabarrena y Eizmendi, que lo hicieron con el transporte con bueyes. Ellos fueron los pioneros de un servicio que desde aquellos primeros años del siglo XX hasta hoy en día ha sufrido una gigantesca transformación.

Era bien distinta, por entonces, la fisonomía de nuestro pueblo. La industria textil, metalúrgica, alimentaria, química... tenían presencia en la localidad. La población aumentaba rápidamente y aquella sociedad, tradicionalmente agrícola y ganadera pero desde mediados del siglo XIX volcada también en la industria, disponía desde 1863 del ferrocarril para transportar los bienes fabricados. Pero también necesitaba otros medios de transporte de mercancías y de locomoción para los viajeros que se desplazaban hacia las cercanas localidades de nuestra comarca. Esta faceta es la que cubrían, el tranvía con su línea a San Sebastián, electrificada desde 1897 y aquellos pioneros del transporte renteriano con sus diligencias y caballerizas y sus carros y bueyes.



En este artículo vamos a centrarnos en la trayectoria de la familia Bengoechea cuya casa familiar se encuentra en la calle Magdalena, –abriéndose el garaje a la calle María de Lezo–, y que ha estado ligada durante cuatro generaciones al transporte de mercancías y pasajeros en nuestro pueblo.

El primer Bengoechea dedicado al transporte allá por los comienzos del siglo pasado, hacia 1900, fue Manuel Bengoechea Galdós, y como testigo mudo y olvidado de aquellos inicios como carretero queda todavía en la fachada que da a la calle María de Lezo, aunque por poco tiempo a lo que parece, una de las dos argollas que había a ambos lados del



Cliché: González

La Alameda a principios del siglo XX. Se aprecian los raíles del tranvía y un transporte con caballeriza

garaje. A estas argollas se ataban los caballos de los carruajes que realizaban los primeros portes.

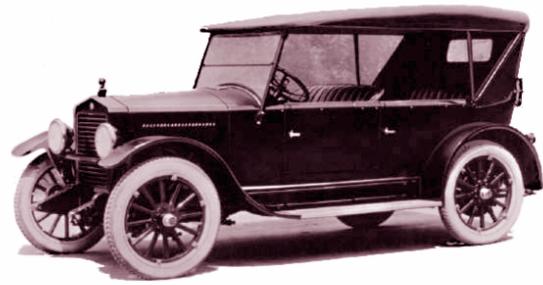


Argolla

Tras la Primera Guerra Mundial, muchos camiones utilizados en la contienda fueron puestos a la venta a particulares a precios asequibles. Eran vehículos resistentes que con algunas reparaciones y adaptándolos debidamente podían utilizarse para el transporte de mercancías. Manuel Bengoechea introdujo entonces sus primeros vehículos a motor, los famosos, entonces, *De Dion Bouton* (foto) de transmisión secundaria por cadena, importados de Francia, marca que antes de la guerra fabricaba coches de lujo.



Manuel Bengoechea disponía de dos Dion Bouton en los años 20



Essex Touring Mod. 1921

También adquirió un camión A.S. de origen norteamericano y ruedas rígidas de caucho, y un *Ford T* con caja, destinado a transporte general, de los más famosos de la época.

Por otro lado, si en los primeros años el taxi era un tipo de diligencia para pasajeros tirado por caballería, hacia los años 20, el taxi renteriano se modernizó con un automóvil *Essex Touring* de 1921, para cinco pasajeros, de la "Essex Motor Company" de Detroit, que había surgido en 1918 como filial de la "Hudson Car Company" de Chicago, y algunos de cuyos modelos, como este "Touring" o el "Sedan", se comercializaban en Europa para servicio de taxi y costaban alrededor de 1.000 \$.

No es de extrañar que la empresa desde entonces publicitara su servicio de transportes con la etiqueta de "Coches y carricoches para viajeros. Servicio de coches de lujo y camiones de carga"

Uno de los primeros taxistas de Errenteria fue su hijo, Andrés Bengoechea Cipitria, el mayor de 6 hermanos: Lázaro, José "Lepo", Poncio, Isidro "Pruittu" y Francisco, todos ellos dedicados a la empresa familiar de transporte.

Durante unos años compaginaron el transporte de mercancías con el de viajeros, pero ante el empuje del tranvía, del autobús de línea entre Errenteria y San Sebastián, del Topo y de otras empresas dedicadas en exclusiva al transporte de viajeros como "Guijarro y Ballovar", en 1928 la familia constituía la empresa "Transportes Bengoechea" y se inclinaba mayormente por las mercancías de todo tipo.

Para ello, además del A.S. y los *De Dion Bouton*, adquirieron un *Chevrolet* americano de 1928 (foto), el primero con motor de seis cilindros y que cargaba hasta 2.000 kgs. Se importó por la aduana de Barcelona el 6 de abril de 1929 y se matriculó como SS-6978.

Este *Chevrolet* tuvo un largo recorrido pues fue transferido por Manuel Bengoechea a su hijo Andrés el 20 de abril de 1960 y dos años más tarde, en diciembre de 1962, todavía recibía el preceptivo



Camioneta Chevrolet de 1928, SS-6978



GMC Buick 1930, BI-7897



GMC Pontiac 1931, SS-7295

(Las tres imágenes tomadas delante de la ya desaparecida Esmaltería Guipuzcoana, en la calle María de Lezo)

visto bueno del Jefe de Tráfico de San Sebastián certificando que *"el vehículo reúne las condiciones que para circular por las vías públicas de España señala el vigente Código de Circulación"*.

Los años posteriores fue aumentando el parque de vehículos: en 1928 se adquirió un camión *Larrabé* con una carga de 3.000 kgs. y del que no queda imagen fotográfica; en 1930 un GMC motor *Buick* (foto), matrícula BI-7897 de 6.000 kgs de carga; en abril de 1931 otro GMC, éste motor *Pontiac* (foto), modelo 1929 y matrícula SS-7295 que cargaba originariamente 3.000 kgs. Posteriormente, en 1960, a este camión se le reforzaron las ballestas para aumentar la carga a 5.000 kgs. y consta también que en diciembre de 1965 pasó el reconocimiento normal que se efectuaba por la Jefatura Provincial de Tráfico, y que le autorizaba a circular hasta diciembre de 1966.

La longevidad de estos vehículos, más significativa si tenemos en cuenta que soportaban el traqueteo de cientos de miles de kilómetros por aquellas carreteras y pistas y la falta de repuestos que era habitual hasta los años 60, es buen indicador de la atención que recibían en el taller familiar y la maestría del mantenimiento que los hermanos Bengoechea dedicaban a sus vehículos.

Errenteria que en 1900 contaba con 4.081 habitantes, en 1930 había duplicado su población llegando a los 8.973 habitantes¹. El tráfico de viajeros y mercancías había aumentado en consecuencia y había permitido afianzar definitivamente la empresa.

La empresa y la carga aumentaban y aunque los seis hermanos y el padre conducían los coches, carricoches y camiones, poco a poco entre ellos se iban decantando y especializando en las diferentes obligaciones que una empresa de este tipo acarrea: mientras unos tomaban el volante, otros realizaban labores de mantenimiento, reparación y puesta a punto de los camiones en el taller familiar y el padre gestionaba la administración de la empresa.

Durante aquellos años parte de la actividad se desarrollaba en el Puerto de Pasajes. Entre otros productos se recuerda cómo el barco platanero llegaba al puerto y se cargaba esta mercancía en el viejo y renqueante A.S. con destino a los almacenes y lonjas de Bayona. Eran algunos de los primeros viajes internacionales que Andrés Bengoechea realizaba.

Con la II República, llegaron unos años políticamente convulsos. La situación económica mundial había conocido la crisis financiera del 29, el *Crac* provocado por el hundimiento de las Bolsas. La falta de confianza en los Bancos se había extendido a todo el sistema económico mundial. Errenteria veía cómo algunas industrias de gran tradición pasaban por momentos de crisis y cerraban; entre otras la papelera "Oarso" en 1932. El paro llegaba al 19% en 1934 y las perspectivas laborales no eran en absoluto halagüeñas.



Foto: Schneiderhofer

Calle Magdalena. Inundaciones de octubre de 1933

Además, había otro problema totalmente diferente pero de gran importancia para nuestro pueblo: las inundaciones que sufría periódicamente por la deficiente canalización del río Oyarzun. Las inundaciones del 16 de junio y 23 de octubre de 1933 son de las peores que se recuerdan. En algunos lugares de Errenteria la riada de junio alcanzó una altura de 3,60 metros. En la calle Magdalena 1,90 metros y 2,35 metros en la portería de la Esmaltería². Las fábricas, establecimientos y particulares sufrieron daños que se estimaron en 8 millones de aquellas pesetas.

1 "Rentería: Economía y Sociedad", *Historia de Rentería*. Pág. 432

2 "Rentería en los años treinta", *Historia de Rentería*. Pág. 429



Fototeca Kutxa

Inundaciones en la calle M^a de Lezo

Como otros muchos, el garaje de la calle M^a de Lezo quedó completamente inundado y los daños en los motores exigieron un gran esfuerzo para su reparación debiendo echar mano del ingenio para suplir con cualquier “artilugio” la falta de repuestos.

A pesar de ello y para intentar mantener los servicios tan necesarios para la industria local, se incorporó en 1934 un camión *Stewart*, B-58036 que cargaba alrededor de 7.000 kg. y al año siguiente, otro *Stewart*, –nuevo y amarillo en lugar del color verde habitual de los Bengoechea–, matriculado en Bilbao y con carga de 10 tm. Estos camiones se dedicaban principalmente a cargar para Pekín, RENFE, Esmaltería Guipuzcoana y para el transporte de acero a la fundición que José de Orueta tenía en los actuales terrenos de la *Ertzantza*, fundición más conocida después como Luzuriaga.

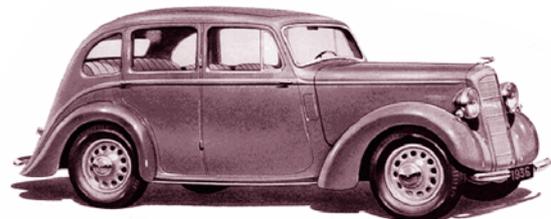
En 1936 estalló la guerra civil que incidió, como no podía ser menos, en todos los ámbitos de la vida personal, social y económica de los renterianos y tuvo su reflejo en la empresa cuando, primero el Comisariado de Transportes de la Junta de Defensa requisó los vehículos para utilizarlos en el abastecimiento de productos al pueblo y después en septiembre, cuando las fuerzas nacionales tomaron la Villa y volvieron a requisar todos los vehículos, salvo el *Chevrolet* del 28, que tal vez debió su salvación a su estado tan ajetreado y viejo que no debió inspirar fiabilidad mecánica para el siniestro uso previsto (aunque ya hemos visto que en manos competentes esta mecánica continuaría trabajando hasta 1963).

No serían éstos los únicos vehículos requisados a la familia. Unos meses antes del comienzo de la guerra la suerte hizo que a Josefa Lujambio, esposa de Andrés Bengoechea, le tocara en la lotería un premio de 10.000 pesetas con las cuales Andrés pudo comprar un automóvil *Hillman* británico, matriculado SS-10035. Había costado 8.500 pesetas y el tercer y último pago se había realizado el 21 de junio de 1936. En julio dio comienzo la guerra y el *Hillman* recién comprado y apenas utilizado por la familia fue confiscado, pasando a ser usado por los servicios públicos del Ayuntamiento.

Este auto resistió la guerra –no en vano, los Hillman tenían fama por la dureza y la fiabilidad de sus motores–, y a su término fue restituido a la familia, que lo vendió a don Luis Buselo.

Peor suerte corrió el *Stewart* amarillo, de última adquisición y todavía hipotecado, que encontró su final bajo un bombardeo de las fuerzas fascistas en Otxandiano, cuando transportaba azúcar a Bilbao. A pesar de ello, esta hipoteca tuvo que ser liquidada después de la guerra por la familia Bengoechea.

Los demás vehículos se devolvieron a la familia tras la guerra en un estado deplorable, fácil de imaginar. Su arreglo y puesta a punto fue ardua y difícil pues la ya habitual falta de repuestos se había agravado después de la guerra y obligaba a fabricar artesanalmente muchas de las piezas aplicando ingenio y habilidad mecánica. Los neumáticos, por ejemplo, escaseaban en el mercado nacional y tampoco podían obtenerse en una Europa en crisis que presagiaba la nueva guerra que se avecinaba. No quedaba más remedio que valerse de los pocos medios caseros de los que se disponía y parchear los neumáticos con goma sujeta con cables y tornillos. Aquellas deplorables carreteras comían en poco tiempo las ruedas, las ballestas, el embrague, etc. Tras jornadas de ocho a diez horas al volante, el trabajo continuaba en el taller familiar con la reparación y puesta a punto de los vehículos.



Hillman Minx Saloon de 1936. Un auto como éste fue confiscado a Andrés Bengoechea

Eran años de posguerra en los que la gasolina estaba racionada y la dificultad para adquirirla animó a los transportistas a buscar soluciones alternativas. Así se extendió el uso del *gasógeno*, que consistía en la combustión, en unos grandes depósitos que llevaban los propios camiones, de carbón de leña para producir el gas necesario para la alimentación de los motores de explosión. Este sistema, era peligroso y en ocasiones el escape de gas en garajes cerrados llevó a la muerte a más de un transportista.

En 1945, se incorporó la tercera generación con Joaquín y Manuel Bengoechea Lujambio quienes desde los 15 años comenzaron a colaborar en el taller con su padre Andrés.



Camión equipado con gasógeno

Pasarían varios años hasta que la empresa comenzara a reponerse de la incidencia de la guerra y de la posguerra. En la década de los 50, buena parte de la actividad de transportes Bengoechea

seguía realizándose en el Puerto de Pasajes. Una carga habitual en aquellos años, aunque complicada para los medios de los que se disponía, era el transporte de troncos que arribaban desde Guinea y surtían a los aserraderos guipuzcoanos. Debido al gran tamaño de aquellos troncos que habitualmente tenían 10-12 metros y que en ocasiones llegaban hasta los 17 metros, superando por mucho la longitud de la cajera y del camión, la familia Bengoechea ideó un remolque añadido al vehículo, y que en aquellos tiempos denominaban trotón, que consistía en un eje con un mecanismo giratorio para facilitar la carga del gigantesco tronco. Esto constituía una novedad en Errenteria, y se fabricó artesanalmente en unos talleres que se ubicaban cerca de Arramendi, inexistentes en la actualidad. Se les dio el nombre de "remolque Bengo", derivado del apellido familiar.

Aquel transporte era muy complicado y no sólo por las deficientes carreteras, de firme inestable y curvas cerradas habituales en un terreno como el guipuzcoano.

Era, además, peligroso porque trabajando en aquellos espacios, muchas veces reducidos para el manejo del camión y la carga del tronco, cualquier descuido o deficiencia a la hora de sujetarlos podía acarrear accidentes como el que segó la vida de Isidro, (junto a la puerta de la cabina del Stewart en la 1ª foto de la izquierda de la página siguiente) cuando trabajaba llevando troncos a la Fábrica de tableros Acha y Cía. en el barrio Zubitxo de Lezo. Un día de 1957, en el mismo lugar que aparece en la segunda fotografía, el trabajo se desarrollaba con la rutina y seguridad de siempre, pero aquel día 28 de julio el cable con el que sujetaban el enorme tronco se rompió, y éste rodó del camión al suelo cayendo sobre el infortunado Isidro. Tenía 47 años.

Aquella fue la primera muerte acaecida a algún miembro de "Transportes Bengoechea" en su actividad, pero no sería la última, pues trabajando en la carretera y con mercancías peligrosas ya sea por su tamaño, sea por la dificultad de su manejo, o por características propias de la mercancía..., y teniendo siempre en cuenta los miles de kilómetros que se recorrían, la posibilidad de un accidente siempre estaba presente.



Camión Stewart de 1933, transportando tronco guineano. (Hacia 1950)



Stewart con tronco guineano



Manuel Bengoechea con el Stewart con "remolque Bengo" de 8.000 kgs.



Trotón o remolque "Bengo" con extensión de 6 metros



Sobreponiéndose al dolor la empresa continuó con su trabajo y aquel trotón o “Remolque Bengo”, como les gustaba llamarlo, añadido al *Stewart*, permitió transportar troncos y piezas de más de 15 metros por las carreteras guipuzcoanas, como este puente-grúa que desde Lintzirin se llevó a Legazpia para el montaje de una grúa, como se puede ver en las fotografías.

En 1951, Paco, el menor de los seis hermanos Bengoechea Cipitria, a quien llamaban “chasis largo”, en contraposición a un compañero llamado “chasis corto”, dejó la empresa y emigró a Argentina. Trabajó como conductor de autobuses y también como transportista, con un camión *Diamond T* (foto en página siguiente) al que se le añadía un remolque y podía cargar hasta 20 tm. de cemento en sacos que llevaba desde las cementeras de Buenos Aires, Neuquen o Río Negro hacia Mar de Plata o Patagonia en viajes de 1.500 a 2.000 kms.

Mientras, en Errenteria, las mercancías transportadas se diversificaban. Ahora eran también muebles, bienes de equipo para la industria renteriana y, desde que se obtuvo la concesión de la RENFE, el Despacho Central, también el reparto de paquetería que se descargaba en la Estación del Norte y se distribuía por todo Errenteria y su comarca.

Tras el paréntesis de la guerra y la primera posguerra, después de muchos años sin poder renovar la avejentada flota de camiones y de seguir arreglándolos con materiales de desecho, –de forma tan eficiente, como ya hemos dicho, que vehículos de los años 28 a 33 renovaban su licencia de transporte 35 años más tarde–, hay que llegar a 1962 para que Joaquín y Manuel Bengoechea incorporen un nuevo camión a la empresa, un *Pegaso COMET* de 10 tm. matrícula SS-39169 (foto en página siguiente). Los *Pegaso*, con su identificador color verde, van a tener su propia historia en “Transportes Bengoechea”.

Al año y medio los dos hermanos toman caminos diferentes. Joaquín opta por el transporte de viajeros creando la empresa “Autobuses Bengoetxea”, bien conocida en nuestra comarca, mientras que Manuel continúa con el transporte de mercancías.

Este año 1962, el 8 de agosto concretamente, la tragedia vuelve a presentarse en la persona de Lucas Urdampilleta, del caserío Zentolen, que trabajaba para la empresa transportando vigas de hierro a Legazpia cuando sufrió un accidente en Lasarte, a consecuencia del cual perdió la vida con 28 años. Su copiloto era Andrés Bengoechea, que se salvó de milagro gracias a la

rápida actuación de otros camioneros que presenciaron el accidente.

Con grandes dificultades pero obligado por la antigüedad y poca capacidad de carga de los viejos camiones, Manuel Bengoechea va incorporando nuevos vehículos a poco que sus posibilidades se lo permitan. Así en 1963 entra un *Ebro* (foto) SS-40780 de 5.000 kilos de carga y en 1966 se adquiere un *Pegaso 1063* (foto) de tres ejes y doble dirección, 200 CV y 16 tm. de carga, matrícula NA-43055. Hacia 1968 otro *Pegaso 1063* de cuatro ejes, autodireccional el trasero para evitar el desplazamiento en las curvas, matrícula VI-22481.

A partir de esta fecha, con el trabajo centrado principalmente en el transporte de bobinas de papel de la Papelera Española, la adquisición de vehículos, nuevos algunos, de segunda mano la mayoría, se acelera: hacia 1970 se adquirió un *Pegaso tractora 2011* nuevo, de 260 caballos, SS-98264 al que llamaban "cabezón", y dos remolques *Fruehauf*. En 1974 un *Pegaso 2080* (foto en página siguiente) nuevo, cuatro ejes, matrícula SS-4377E; en 1977 otro *Pegaso 2080*, esta vez de segunda mano, también de cuatro ejes y matrícula VI-22481 con 24.000 kilogramos de carga.

Además, las nuevas generaciones de la familia Bengoechea se han dispersado en otras actividades, aunque siempre relacionadas con la automoción: "Transportes Bengoechea", "Autobuses Bengoechea" y "Talleres y Concesionario Bengoechea". Este hecho hace que Manuel Bengoechea deba emplear conductores en una empresa que hasta ahora había sido principalmente familiar.

La década de los 80 comienza con una flota de 6 camiones y 5 conductores empleados. Era corriente que las empresas de transporte renterianas trabajaran habitualmente para una u otra de las grandes industrias del pueblo, como "La Asturiana de Minas" o "La Fabril Lanera". Manuel Bengoechea lo hará de esta forma y aunque trabaja también con "Pekín", "La Esmaltería", "Tornillos Molinao", "Unión Alcoholar", "Pinturas Urruzola", "Fandería", y otras industrias muy conocidas de la época, concentrará sus camiones, en algunas épocas casi en exclusividad, en cargar los productos de la "Papelera Española", bobinas y maquinaria, ligando su futuro al de esta empresa.

El año 1983 se incorpora la cuarta generación de transportistas de esta familia: Cristóbal Bengoechea Adarraga, hijo de Manuel Bengoechea Lujambio.

El trabajo no falta y permite mantener una pequeña empresa con seis trabajadores. En un



Paco Bengoechea con su mujer Carmen y cuatro de sus hijos
Camión Diamond T



Año 1962. Pegaso COMET, SS-39169



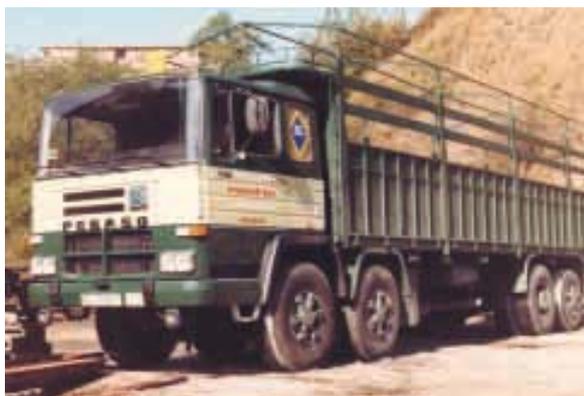
Año 1963. Ebro, SS-40780



Año 1966. Pegaso 1063, NA-43055



Año 1974. Pegaso 2080, SS-4377-E



1985. Pegaso 1086 4 ejes de 24 tn, NA-7188-F



1988. MAN 19361 FLT, SS-0840-AB (accidentado en 1991)



1991. MAN 19361 FLT, SS-0805-U, 360CV

mercado cada vez más competitivo hace falta modernizarse si no se quieren perder pedidos y estos años serán pródigos en incorporaciones de camiones, alguno nuevo, varios de segunda mano:

- 1985, *Pegaso* 1086, 4 ejes, de segunda mano, y 24 tm., NA-7188F (foto).
- 1987, otro *Pegaso* segunda mano de 16 tm., matrícula SS-7012M.
- 1988, un *MAN* cabeza tractora nuevo, modelo 19361FLT, de 360 caballos, matrícula SS-0840AB (foto).
- 1991, se incorpora una tractora de segunda mano *MAN* 19361FLT, 360 CV, matrícula SS-0805U (foto).
- 1992, otro *MAN* 19361FLT de segunda mano, 360 CV, matrícula SS-4393U.

Pero nuevamente la desgracia, nuevamente la muerte en la carretera. En 1991, Esteban Peña, uno de los mejores conductores que han pasado por la empresa, muere en accidente en Logroño cuando otro camionero que venía en sentido contrario, vencido por el sueño perdió el control de su camión, atravesó el seto medianero y chocó de frente con el *MAN* de Esteban.

Además de la gran tragedia personal que supone para todos, la empresa queda hipotecada por la desaparición del único camión *MAN* nuevo del que se disponía y que todavía no había sido amortizado.

Los malos momentos no vienen solos. La "Papelera Española" suspende pagos en 1991 y se declara en quiebra. El impago de las deudas contraídas con "Transportes Bengoechea" va a provocar la reestructuración forzada de la empresa. Manuel Bengoechea Lujambio después de hacerse cargo de las deudas y obligaciones contractuales con sus trabajadores debe liquidar la empresa y jubilarse en 1995.

Han pasado más de 100 años desde que esta historia familiar unida al transporte renteriano comenzara con Manuel Bengoechea Galdós. Un siglo en el que han sabido adaptarse y sobrevivir a dos dictaduras y una guerra civil, amén de sobreponerse a las incautaciones, hipotecas, escasez de repuestos, accidentes, etc.

Lo que no ha podido superarse es la quiebra de la "Papelera Española" a la que la empresa unió su actividad casi en exclusividad y cuya desaparición, ésta sí que sin hacerse cargo de sus deudas millonarias, ha traído el ocaso a esta empresa centenaria.

Sin embargo, la tradición familiar del transporte de mercancías continúa con Cristóbal Bengoechea, quien con grandes esfuerzos consiguió el año 2000 una tractora de segunda mano *Scania* de 400 caballos y 40 toneladas de carga, matrícula SS-7300AX y se estableció como autónomo.

Otra parte de la familia prosigue con concesionarios de vehículos y con el transporte de viajeros. En Argentina uno de los nietos de Paco Bengoechea piensa hacerse a la carretera....

El viaje continúa con Bengoechea

