

MADALENA KALEKO GARRAIO SAGAK

Koldo Ordozgoiti Juanenenea

Islanetik datorkigu “saga” hitza, uharre horretako kondairak biltzen zituzten idazkietatik. Eskandinabiarrek populatu zuten uharrean XII–XIV mendeetan idatziak, kontakizun horien prosan elezaharrak eta kondairak jaso zituzten. Saga hitza, ondo edo gaizki, famili historiei edo eta jarraipena duten kontikizunei egotzi zaie. Historia txikia, eta handia ziurrenik ere, oraindik idatzeke daukan gure Erreteriak baditu bere sagak eta horietako batzuetaz doa idatzi hau.

Saga hauen elkarren arteko lotura garraioa da. Hori bezain zehatza da historia honen kokagunea, berau ere protagonista baita; saga hauek hiri-bilduko bi arrabaletako batean, Madalena kalean, idatzi ziren. Historia honen geografia ehun metro pasatxo duen kalean eta honen atzealdea eta jarraipena den Maria de Lezo kalean kokatu ondoren, saga hauei iraupena zehaztu behar diegu, berau 100 urtetan utziko dugu; mende batean, XX. gizaldian, nahiz hasiera hemeretzigarrenean izan eta historia amaitu gabe utzi; egun saga hauetako adarrak, ez guztiak, garraioari lotuak jarraitzen baitute. Katea, beraz, ez da eten. Sagetako protagonistak auzokoak eta aipatutako ehun urte hauetan elkarren ondoan bizi eta garraioa ogibide eta garraiora atxikiak bizi izan diren lau familia eta hauen adarrak izango ditugu, Aduriz, Arruabarrena, Bengoetxea eta Eizmendi sendiak.

Garraioa hitzak, euskaraz, *akarreoaren* oihartzuna gorde digu; toki batetik bestera gauzak edo pertsonak garraiatzeko lana gizaki eta zamabereen indarraren bitartez egiten zen garaikoa. Eta garai horiek ez dira historiaurrekoak, *atzo* gertatzen zen hori. Madalena kaleko historia honi hasiera ematen diogun momentuan, adibidez.

Izatez, baziren 1900. urtean Erreterian ibilgailu mekanikoak, lurrin-makinaren bitartez mugitzen zen trena, *Norteko ferrokarrila*, eta Donostiako tranbea, hiru urte lehenago elektrifikatu berria. Arditurriko tren txikiak handik gutxira ekin zion mea Aiako Harriko meategitik Matxingo lurmuturreko Real Compañía Asturianaren berun-galdategira eramateko joan etorriak egitera eta Topoa 1912an zabaldu zen. Ez zegoen besterik, kamioia oraindik garatu eta hedatu gabe zegoen eta mota

guztietako garraioetarako, pertsona zein zamak eramateko, ezinbestekoa zen asto, mando, zaldi-behor edo eta idien indarra. Eta hau gertatzen zen, komunikabide aldetik zein industrializazioaren ikuspegitik, gune garrantzitsua zen Erreterian, lau mila biztanletik gora zituen industriad jositako herrian.

Hasierako itzain eta zamaltzain haiek

Gure kontakizunaren hasieran, XX. mendearen hastapenetan, Manuel Aduriz, *Anton* Arruabarrena, Manuel Bengoetxea eta Martin Eizmendi, lau garraio saga hauetako aitzindariak, garraioa zuten ogibide; nahiz batzuk mandazainak eta zamaltzainak eta beste batzuk itzainak izan. Garraio lanetarako idiak erabiltzen zituzten Arruabarrena eta Eizmendi familiek eta zamariak zituzten –mandoak– Bengoetxeatarrak eta –zaldi-behorrak– Aduriztarrak. Kamioien hedapena, gure artean, Gerra Handiaren edo Lehen Mundu Gerraren ondoren gauzatu zen, beraz XX. mendeko bigarren hamarkadatik aurrera. Bitarte horretan, garraiorako zamabereak ezinbestekoak ziren; zamari zein idiez tiratutako gurdi eta orga mota desberdinak erabili behar ziren.

Kamioirik ez baino garraioa ez zen falta Erreterian; eraikuntza lanak –etxeak baino gehiago urte horietan eraikitako fabrikak– eta pertsona eta gauzen garraioak lan ugari eskaintzen zuten. Gurdi bidezko garraio hau hurbilekoa zen, urrutikoa burdinbidearen eta itsasontzien bitartez egiten baitzen. Horrexegatik, gehienetan, tren geltokia, Pasaiako kaiak, harrobiak eta Erreteriarako lantegiak ziren zamaketa horien hasiera eta amaiera. Eraikuntzako lehengaiak, ikatza portutik lantegietara eta kaien artean –Pasaiako Portutik, Donostiako Portura–, portu barruko zamaketa lanak eta lantegi desberdinetatik tren geltokira edo eta portura lehengaiak eta ekoizpenak eramateko eta lantegien artekoa joan etorriak osatzen zuten garai horretako garraioa.

Idi eta zamari bitarteko garraioak izerdi eta lan ugari eskatzen zuen. Behar honen gogortasuna eta Madalena kaleko garraio saga hauek kamioi aurreko urte hauetan egiten zuten lana irudikatzen, 1922an Erreteriarako *Imprenta y Litografía Valverde* enpresatik Irungo *Fosforera* pospolo fabrikara egiten zen



bidaia jarri dezakegu lekuko. Pospolo kaxetarako inprimatutako kartoia eramaten zuten Erreteriatik Iruna. Joan-etorria lasai hartzeko modukoa zen, hamar kilometro eskaseko ibilbidea eta errepidea izan arren. Kartoia zen eraman beharreko zama, ez zen astuna beraz, baina bai bolumen handikoa. Garraio hau egiteko bi gurdi-ardatzak erabiltzen zituzten, Anton eta honen hamabi urteko semea, Antonio Arruabarrena, itzain zituztela. Arretxeko gaina igo ondoren, azken maldak gaintuta, idiak askatu, bi gurdiak atoian jarri eta idi pare bati lotu ondoren eramaten zen kartoi-zama pospolo fabrikara; bitartean, beste idi pare, gurdirik gabe eta 12 urteko umea itzain, Erreteriarra itzultzen zen.

Kamioen haurtzaroa

Gurean, mendeko hogeigarren hamarkadan zabaldu zen kamioa garraiorako, eta garai horretan mekanizatu ziren gure saga honetako protagonistak. 1914-1918 Gerrako kamioiak izan ziren mekanizazio horren bitarteko, Gerra Handia bukatu eta urte batzuetara saldu ziren gerran erabilitako ibilgailuak. Kamioi arkaikoak, mekanika bere garaikoa baitzuten, esaterako kate bitarteko transmisioa zuten Berliet edo De Dion Bouton kamioiak eta bandaje edo uztaiko gurgil mazizoak zituzten

hauek eta A.S. eta U.S.A. markako lehen haiek. Manibela erabiliz arrankatu behar... bai, baina kamioiak ziren eta zamabereen bitarteko garraioarekin konparatuta izugarriko aurrerapena zen.

Madalenan etxebizitza eta lantokia zuten Aduriz, Arruabarrena, Bengoetxea eta Eizmendi, gure saga honetako protagonistek, arian-arian, ukui luak zirenak garaje bilakatu zituzten, Madalena kalean eta Maria de Lezon. Mekanikak eta motorek ordezkatu zuten zamabereen indarra eta kamioiak nagusitu eta ugaritu ziren 1936ko gerra piztu bitarteko aro honetan. Izen eta marka ezagunak eta ez ezagunak gertatuko zaizkigunak, arestian aipatutako Berliet, De Dion Bouton eta U.S.A kamioen ondoan, Federal, Chevrolet, Ford, Dodge Brothers, GMC, Diamont, Womag, Stewart... etxetako kamioek gauzatu zuten aldaketa hau.

Eta kamioiekin batera garraioa garatu zen. Hurbilekoa ugaritu eta horrekin urrutiagoko garraio bideak sortu ziren. Burdinbideak eta itsasontziak ziren oraindik ibilbide luzeetarako garraio bideak baina barrualderako eta oro har trenan iristen ez zen lekuetarako kamioia egin zen nagusi. Pauso horretan Erreterria kokagune estrategikoan zegoen eta beste behin Pasaiako Portua eta herriko fabrikak izan ziren garapen horren erantzule.

Tokiko joan-etorriaz gain, gure sagetako garraiolariak bide luzeagoko lanak egiten hasi ziren. Garai honetan gauzatu zen, esaterako, urteetan egingo zen ikatza eta ardoaren eraman-ekarria. Nafarroa eta Aragoi aldetik upel handietan ekaritzen zen ardoa eta alderantzizko bidea egiten zuen ikatzak. Antzeko ibilbidea zuen arrainak, orduan gaur baino ugariagoa, bestalde. Muga haraindiko garraioa, oso urria eta gauza jakinetako bazen ere, zabaldu zen, nahiz oraindik Euskal Herriaren baitan geratu, gehienetan Baionara bakarrik iristen baitzen. Azkenik, askoz ere ugariago zen garraioan, Erreneriako lantegietatik Gipuzkoa eta Bizkaia aldera eramaten ziren ekoizpenak.

Lehenagoko eraman-ekarriak galdu gabe eta oraindik hau izanda lau saga hauen negozioren zati nagusia, *kamioien haurtzaro* honetan ibilgailu hauekin luberria zabaldu zuten garraiorako. Hurbilekoan edo urrutiko garraioan, zamak Errenerian ziren fabrikak eskaintzen zituzten, hor azaltzen zaizkigu Oarso eta Española Papelerak, Pekin (Echeverria), Esmalteria, Bisseuilt y Huet, Supervielle, Similcuero, Lanona, Marqueze, Oxigenos, Fabril Lanera, Tintoreria, Tejidos de Lino, Alcoholera (Levaduras Danubio), Ugarte irin fabrika, Olibet, Esmalteria, Niessen... Eta aro honetan, gure garraio sages kamioiak ez ezik enpresa-egiturak berritu zituzten eta familia giroan segitu arren, enpresa gisa egituratu ziren.

Gorabehera handikoak izan ziren urte hauek, ekonomiak goraldiak eta kontrakoak izan baitzitu. New Yorkeko 1929ko burtsaren hondoratzeak eragina izan zuen gure artean, hala ere Erreneriak haziz jarraitu zuen eta 1930an mende hasierako populazioa bikoiztua zuen jada; urte horretan ia 9.000 biztanleko hiria zen gurea.

Uholdeak eta Gerra

Aro guzti honetan, urak gainezka egitea ohikoa zen. XX. mendeko garapena paduretan, badiari irabazitako lurretan, egin zuen Erreneriak, ibaia eta erreken ubideak behar bezala prestatu gabe. Horren ondorioz, Oiartzun ibaiak eta honetan husten diren Pekin, Gaztaino eta bestelako errekek, maiz uholdeak sortzen zituzten.

Menden honako lehen lau hamarkadak uholdeaz josiak ditugu, guztiak kaltegarrian baina denen artean 1933ko ekaina eta urriko uholdeak geratu dira, bereziki, gure memoria kolektiboan; eta hauek Madalena kalean kokatutako saga hauetan, herriko beste biztanle eta enpresetan bezala, eragin nabarmena izan zuten. Kalteak ugariak izan ziren, uraren maila herriko leku batzuetan hiru metro t'erdiraino igo baitzen eta Madalena eta

Maria de Lezo kaleetan bi metro eta 2, 30 metrora iritsi zen. Madalena kalean urak gutxigatik ez ziren sartu etxeetako lehen solairuetara eta garajetan gordetako guztia ur azpian geratu zen. Galerak handiak izan ziren eta onenean, lanean segitu ahal izateko, bertan harrapatutako kamioiak eta tresneria desmuntatu eta garbitu behar izan zituzten.

Uholdeak bestelako irudiak ere utzi zituzten, horietako batzuk gaurdaino iritsi zaizkigu, besterik ez bada, argazkietan jaso zirelako; hala nola, urak jaitsi zirenean lokatza eta lohia garbitzeko eta Erreneria bere onera bueltatzeko herritarrek egin zuten paregabeko lana. Bide beretik, Oarso aldiriko honen beste artikulu batean azaltzen den moduan, uholde hauetan kamioiak bere papera jokatu zuten itotzetik hainbat lagun salbatzeko.

Uholdeak ez ziren izan sasoi honetan Erreneria jo zuten katastrofe bakarrak. Hauek baino dezente kaltegarriagoa gertatu zen 1936ko Gerra eta honen eragina, mendearen historia aldatu zuena Erreneria, Hego Euskal Herrian eta oro har Estatu osoan.

Uztailaren 18an piztutako gerrak kamioiak eta hauen gidariak bete bete harrapatu zituen. Lehendabizi Errepublikaren Defentsarako Gipuzkoako Batzordeak eta ondoren, Francoren armadak, 1936ko irailaren 12an Errenerian sartu ostean, ibilgailuak eta hauek gidatzeko gai ziren txoferrak mobilizatu zituzten. Horren ondorioz, segun eta zein une eta lekuetan harrapatu zituzten, armada batekin edo besteekin, makinak eta hauen txoferrak gerra egitera behartu zituzten. Errekisatik ezkutuan gordetako kamioiak edo ibiltzeko gai ez zirenak libratu ziren. Eta gidarien kasuan gauza larriagoa izan zen, garai haietan txoferrak, kamioiak gidatzeko gai ziren pertsonak, kamioiak bezain urriak baitziren. Horren ondorioz, saga hauetako hainbat kide hiru urteko behartutako soldadutza egin zuten gerran, errerepublikaren edo altxatutako armadetan.

Gose eta miseria urteak

Gerra bezain latza izan zen gerraostea. Diktadura eta errepresioarekin batera, gosea eta eskasia etorri ziren. 1942. urtea gosearen sinonimo gisa geratu da gurean. Gerrak suposatu zuen kolpe eta atzerakadaren ostean, historia honen haria diren Aduriz, Arruabarrena, Bengoetxea eta Eizmendi garraio enpresentzat zaila gertatu zitzairen buelta ematea egoerari.

Frontea Errenerian bi hilabete eskas iraun ondoren, industriak osorik ziren herria frankisten esku erori zenean. Fabrikak egun gutxiren buruan

lanean ari ziren, beti ere lehengaien arabera. Gerra ekonomia batean bizi izan zen honek iraun zuen bitartean. Baina gerra amaituta gero gauzak ez ziren hobetu, hainbat alorretan, aldiz, okerrera jo zuten. Hala ere, kontuan izan behar da, garai honetan, gerra garaian eta lehen gerraostean, Errenteriako fabriken produkzioa eta garrantzia hazi egin zela eta lana ez zela falta. Hori bai, horrekin batera janaria eta lehengaiak falta ziren, gosea zen.

Garai honetan, garraio saga hauetako belaualdi berria hasi zen lanean, bigarrena. Haien gura-soak bezala, hauek ere ume koskor zirenean hasi ziren lanean, nahiz orain kamioiak eta ez gurdiak izan gidatu beharrekoak eta teoriar, bederen, horretarako gida baimena eta gutxienezko adina beharrezkoa izan.

Eskasia izan zen urte hauetako ezaugarria. Erregaiak urriak ziren, are gehiago bigarren mundu gerran Francoren diktadurak Naziei laguntza ematen hasi zenetik. Gasolina eta gasolioa arrazionatuta zeuden eta oso eskasak ziren, horrenbestera non nahiz dirua eduki eta estraperlo edo merkatu beltzera jo arren, askotan ezinezkoa gertatzen zela lortzea. Egoera horretan zabaldu zen gasogena, egur ikatza haizerik gabe erretzetik sortutako gase-

tik eratorritako sasi-erregaia. Erregai honekin mugitu ziren berrogeigarren hamarkadan ibilgailuak eta honek bere berezitasunak eta mugak ezarri zituen, erregai ahula baitzen, indar gutxikoa eta aldapak igotzeko arazoak ematen zituen. Horrekin batera, ikatz bolumen handia eskatzen zuen kilometro bakoitzeko; horren lekuko, kamioi batek Errenteriatik Bartzelonarako bidai egiteko 3.500 kilo egur-ikatz erre behar zuen; edo hurbilago bidai baterako, Bilbora joateko bi zaku handi behar ziren.

Eskasiak ez zen erregaietara mugatzen, ez zegoen pneumatikorik eta oro har ordeko piezarik eta egoerari aurre egiteko, ahal zenean estraperloa edo merkatu beltza eta ezinbestean imajinario erabili ziren. Pneumatikoen eskasiaren aurrean denetatik egin zen, aspaldi baztertuta zeuden gurpil mazizoak bueltatu ziren eta zulatuta eta gastatutako pneumatikoak behin eta berriz, desegin arte, torloju eta adabakiekin konpontzen ziren. Horrela, ulertzen da Errenteriatik Zumarragara kamioi bidai batean bederatzir ordu behar izatea eta bidean zazpi gurpil aldatu beharrean suertatzea; eta gurpila aldatzea hau konpontzea esan nahi zuen, hau da, gurpila askatu, zuloa itxi, puztu eta berriro jartzea.



Kamioen garaipena

Une eta garai honetan gauzatu zen kamioia-
ren garaipena garraibide gisa. Gaur egun ezagu-
tzen dugun egoera, non kamioia lehorrean
garraibide nagusia den, urte zail hauetan du
hasiera eta berrogeita hamar eta hirurogeita hamar
hamarkadetan garapena. Kamioaren hegemonia
honetan, Errenteriak izan zuen zer esana, bai berta-
ko fabrika eta enpresen aldetik eta bai garraio etxe-
en aldetik. Baina hori idatzi gabe geratzen den
beste historia bat da, hemen Madalena kaleko lau
saga hauen haria segitzen ari baikara eta aipatuta-
koak zer ikusi handiagoa du urrutiko garraioarekin
hurbileko eta ingurukoarekin baino eta Aduriz,
Arruabarrena, Bengoetxea eta Eizmendi-Tejeria
sagek, garai haietan, eskualdeko garraioa egiten
baitzuten, nagusiki.

Zailtasunak ez ziren urte gutxi batzuetan
pasa, errazionamendua 50. hamarkadaren bigarren
erdialdean amaitu zen eta hogeitaz Espainiar
Estatua autarkikoa izan zen, kanpoko merkatuetara
ia guztiz itxia egon zen, 1959ko estabilizazio plana
garatu zen arte. Bitarte honetan Errenterian dina-
mismo handia bizi izan zen. Bertako fabrikak, nahiz
neurri handi batean zaharkituak egon, produkzio
eta merkatu handia zuten, ez baitzegoen besterik.
Portuak eta industriek zama ugari eskaintzen zuten
garraiorako. Madalena kaleko lau saga hauetako
bakoitzak bere merkatuak eta berezitasunak zituen,
baina laurak esparru hauek jorratu zituzten.
Kamioiak pixkanaka berriak ziren eta urte hauek
garapen urteak izan ziren.

Eta mundua auzo bilakatu zen

Hirurogei hamarkadan fabrika izandakoak
etxebizitzek ordezkatu zituzten. 1960. urtean
Errenteriak 20.000 biztanle zituen eta hamar urte
beranduagoa biztanle kopurua bikoiztua zuen.
Desarrollismoa zen, kontrol eta mugarik gabekoa.
Etxebizitzak onddoak bezala zabaldu ziren eta egun
ezagutzen dugun hiria garatu zen. Etxeek fabrikak
jan zituzten eta garai honetakok dira hainbat herri-
lan handi, Lezoko kaiak, Pasaiaiko Termika, indus-
trialde berriak, lehen autobideak... Eraikuntzaren
eta herri-lanen boom hark lan handia eskaini zien
garraio-enpresei, bereziki alor horiek jorrazten
zituztenei.

Baino, etxeak fabrikak ordezkatzearrekin
batera, beste mota beteko garraioaren beheraka-
da ekarri zuen, industria ekoizpenarekin lotuta-
koa, urteetan nagusia izan zena aipatutako lau
garraio-saga hauentzat. Errenteriako fabrikak, bat
besten atzetik, itxi eta haien orubetan etxeak
altxatu ziren. Mende t'erdian "Manchester txikia"
izan zen herria, faktoria handia izandakoa, aldiria
bilakatu zen. Gure herriaren historiaren beste atal
batzuekin gertatu den legez, fabrikak joan ziren ia
aztarnak utzi gabe, auzo edo plaza berriren bate-
ko izena salbu.

Errepideko garraioaren oinarri den petrolio
izan zen XX. mendeko azken krisi handiaren arra-
zoia. Petrolio eta gasolina eta gasolioaren garesti-
tzeak izan ziren krisiaren eragileak; gurean, Euskal
Herrian, hirurogeita hamargarren hamarkadaren
amaieran eta laurogeigarren hasieran jo zuen eta
goraldia zena krisi sakona bilakatu zuen. Bat-bate-
ko kolpea hain izan zen gogorra, krisia atzera buel-
tarik gabeko zela zirudiela. Mende bukaera
aldaketa sakonen garai bilakatu zen eta petrolio-
aren krisia beste krisi eta aldaketekin kateatu zen,
horietatik sortu da gaur bizi dugun gizartea.

Mundua auzo egin zen denbora zail honetan,
gure historiaren haria izan diren Madalena kaleko
lau saga hauetatik lanbide honetan segitu duten
adarrek gauzatu zuten XX. mendeko azken belaun-
aldi aldaketa. Batzuentzat, Aduriztarren kasuan,
garraioari lotutako historia XX. mendearen barruan
itxi zen; honen protagonistak, hiru belaunalditan,
Manuel, Ramon, Isidro eta Juanito izan zirelarik.
Beste hiru sagak, kideren baten edo batzuen bitar-
tez, garraiori lotuak darraie egun. Martin Eizmendik
hasitako bideari, haren semea zen Felix-ek eta
honen koinatuak Jesus Tejeriak eman zioten jarrai-
pena eta mende berrian bada garraio-saga honeta-
ko kiderik lanbide honetan. Azkenik, Arruabarrena
eta Bengoetxea familiek, lau belaunaldietan garraio-
arekin izan zuten eta duten lotura, Oarso honetako
beste orrialde batzuetan sakondu dezakezue.