

El Motor, motor de una vida

Agustín García

Fotos cedidas por Mikel Huarte y Agustín García

Durante años, y desde el punto de vista de la participación, el deporte del motor tuvo mucha e importante implantación en nuestra villa, con pilotos que alcanzaron notable consideración tanto a nivel regional como nacional.

Cuando el año pasado en la revista *Oarso* se publicó un artículo escrito por Ángel Elberdin sobre la Escudería Touring, pensé que también sería bonito acercarnos al motor a través de los deportistas, en este caso de los pilotos. Como por espacio es imposible hablar en estas páginas de todos ellos, busqué a uno en quien todos los demás se vieran reflejados.

La primera persona en la que pensé fue en Mikel Huarte, porque creo que es el errenteriarra más representativo en el mundo del motor a nivel individual. A su etapa como piloto (motos y coches), hay que sumar su faceta de impulsor de proyectos (Kezka y Escuela de Pilotos) y organizativa (Bombardier y Fly

Group). Además, estaba seguro de que surgirían otros muchos nombres realizando su recorrido deportivo.

El debut oficial de Mikel en competición fue en una carrera de motocross en las laderas de San Marcial de Irun. Lo hizo con una Bultaco Pursang MK2 prestada por otro entusiasta del motor como Joxe Susperregui. Joxe adquirió la moto a Mario Goretti, un italiano afincado en Donostia. "Suspe" tuvo bastante trabajo en montarla ya que le faltaban varias piezas, entre ellas las ruedas. Se las compraría al bilbaíno José Ángel Mendivil, que con el tiempo se convertiría en una de las figuras nacionales del motocross.

En principio, la moto la iba a llevar Miguel M^a Loyola que, junto a Antonio Blanco, venía participando con sus Derbys 75 Sport en pruebas de velocidad de diversas carreras que se organizaban en distintos pueblos. Los hermanos Rodríguez eran los grandes "cocos" en este tipo de carreras. Tenían



Mikel Huarte con un Alfa 33 en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra.



Además de organizar el Motor Show de Hondarribia, Mikel participó en dos ediciones del mismo.

su taller de motos (Motos Eladio) en la calle San Sebastián (junto a lo que fue la discoteca Penny Lane) y pilotaban las llamadas "balas rojas", réplicas de la Derby de Ángel Nieto.

El debut de Mikel Huarte no fue nada afortunado, ya que la moto se incendió. La causa fue, posiblemente, alguna pequeña fuga en el depósito de gasolina que derramara el combustible sobre el cilindro. Entonces las carreras no eran como en la actualidad, y los escasos voluntarios que ejercían como comisarios tenían la misión de señalar las posibles anomalías en la carrera y apenas existían medidas de seguridad en el circuito. Fue el propio Mikel quien intentó apagar el fuego por todos los medios, pero nada se pudo hacer. La moto quedó inservible y allí acabó su trayectoria. La carrera fue ganada, y de manera aplastante, por el vizcaíno Jesús "Txiki" Molina con una Bultaco Pursang MK5 del equipo de Motos Mendivil de Bilbao.

Mikel, que tenía una Bultaco Lobito, decidió vender su moto para compensarle en lo posible a Joxe Susperregui la moto incendiada. Pero "Suspe" que creía mucho en Mikel, le dijo que el dinero que sacase de la venta de la Lobito, en vez de dárselo a él, lo destinara a comprarse una moto de motocross. Le puso en contacto con José Ángel Mendivil y a los pocos días Mikel se iba a Bilbao y visitaba a Mendivil. Saldría de la tienda con una

Bultaco Pursang MK5 vieja, que le sirvió para ganar de manera autoritaria la primera carrera en que participó con ella en el circuito de Sosoka.

Ahí empezaría el largo periplo competitivo de Mikel, al que contribuyeron de manera importante y desinteresada el ya mencionado "Suspe", los hermanos Korta y Javier Andiano.

Por aquel entonces había llegado al mundo del motocross Pedro Etxeberria, que anteriormente había sido ciclista. Fue quien sugirió la posibilidad de alquilar un terreno para entrenar cerca de su caserío, en una zona colindante al cementerio de Zentolen. Allí se estuvo algún tiempo, para luego cambiarlo por otro perteneciente al caserío Darieta en la zona de Altamira.

Mikel y Pedro acompañados por Miguel Martiarena, del Camping "Oliden", en cuya furgoneta se desplazaban a las carreras, participaron en el Campeonato de Gipuzkoa 1974, título que recayó en Huarte, al manillar de una Pursang MK5 nueva. Tanto Mikel como Pedro estuvieron siempre entre los pilotos más punteros de la especialidad.

Los buenos resultados de Mikel animaron la aparición de nuevos pilotos como Ismael Borges, Joxetxo López, Juan M^a Mendizabal o Javi Raedo. De ellos, el más destacado sería Ismael Borges



Mikel Huarte en sus inicios.



Cómo puede acabar un piloto en una carrera de motocross en un circuito embarrado.

que se mostró altamente competitivo en todas sus apariciones.

Mikel pasó a ser piloto oficial, primero de Montesa y luego de Ossa, contando con el apoyo incondicional de José Ramón Ayerza y de Motos Ayerza de Donostia. Mikel con Montesa sería subcampeón de Gipuzkoa en 1975. Realizado el fichaje por Ossa, esta marca de motocicletas prometió a Mikel una 125 cc para poder hacer el Campeonato de España de la categoría. Ossa tuvo problemas con la fabricación de la 125, consiguiendo fabricar sólo dos unidades, quedándose Mikel sin montura. Sin embargo, la marca no le puso ninguna traba para que participase con Montesa en el Campeonato de España de 125. Con la Ossa 250, Mikel volvería a proclamarse Campeón de Gipuzkoa en 1976.

En estos años surgiría otra nueva generación de pilotos de motocross con Luis M^a Lazcano "Pita" y Juan M^a Otxoa "Matxi" a la cabeza. "Matxi" sería Campeón de Gipuzkoa en 1978.

Los años 78, 79 y 80 son el periodo de la Escudería Torrolo, con Mikel Huarte como piloto y Toño Blanco en las labores de mánager. De nuevo Toño Blanco aparece en escena del motociclismo para apoyar en lo posible a Mikel, y ambos, en compañía del "Giscard", el perro dóberman del primero

de ellos, recorren la piel de toro, llegando a participar en el Campeonato de España de Motocross de 500 cc. En este campeonato fue muy importante la aportación de Julián González que, gracias a sus conocimientos mecánicos, pudo dulcificarse el comportamiento de la difícil Montesa 500.

Ismael Borges también fue ejemplo para su hermano Oskar, si bien este último participó más en asfalto, tanto en subidas en cuesta como en circuito, especialmente dentro del equipo Bost con sede en Errenteria. En 1984 el equipo Bost participaría a nivel nacional en el Motociclismo Series en la categoría F3 que se corría con las Yamaha XS 400, y lo integraron Oskar Borges, los hondarribitarras Iñaki Anzisar y Claudio Ormazábal y el donostiarra Armando Barbé. Fue uno de los equipos a tener en cuenta en la categoría, incluso Anzisar estuvo con posibilidades de ganar la clasificación absoluta, pese a coincidirle parte de la temporada con el servicio militar. Este equipo, a excepción de Armando Barbé, participó también en dos ediciones del Rallye "El Pilar" en Zaragoza. Oskar Borges resultaría vencedor absoluto en una de ellas.

Los años van pasando y las caídas cada vez hacen más daño, por lo que Mikel decide abandonar el mundo de las dos ruedas, para pasarse a los coches.



Mikel participando en el Motocross de La Concha, prueba que años más tarde se encargaría de organizar con Bombardier.



Los alumnos de la Escuela de Pilotos reciben indicaciones de Mikel Huarte.

Antxon Muñoz, profesor de automovilismo en Don Bosco, tenía en su haber la preparación de varios coches para competición. Quizá el más representativo era un Seat 127, en el que además de otras transformaciones, se le había ideado un sistema de alimentación por inyección directa que sustituía al original de carburación.

Mikel Huarte se une a Antxon Muñoz para emprender el proyecto de la construcción de un fórmula para participar en el Campeonato de España de Fórmula Nacional, conocida como Fórmula 1430. Sería el primer proyecto en Euskadi de la construcción integral de un fórmula, tanto chasis como preparación motor. Por reglamentación, el motor debía ser el motor Seat 1430.

El proyecto surgiría en julio de 1981, y como primer paso se decide comprar el Séles ST5 de Aitor Jáuregui. El coche debería de servir de coche laboratorio, al que se le fueron acoplando diversas modificaciones que afectaban principalmente a la suspensión y dirección.

El Kezka, que así se llamó el fórmula, y también daría nombre al equipo, se construye en un bajo de Iztieta, propiedad de Juanito Mendizabal, junto a la iglesia de San José Obrero. En ella interviene Antxon Muñoz a la cabeza de un grupo de alumnos de Don Bosco (Jorge García Passicot,

Mikel Rodríguez, Navarro, José Luis Barrios, Fernando Mansilla, Antonio García Fernández) con la colaboración de otras personas (Javier Andiano, José Durán, Luis San José) expertas en distintas facetas como mecanizado de piezas, soldadura, fibra, corte de chapa, etc.. No podemos olvidarnos de José M^a Lete que desde el principio estuvo al lado de estas iniciativas surgidas en Errenteria.

Además de pilotar el coche, Mikel Huarte aportaba sus conocimientos de mecánica, ya que su profesión era la de mecánico de coches. Regentaba Talleres "Huarte" en el número 13 de la calle Vázquez de Mella, hoy Astigarraga, del barrio de Ondartxo.

El Kezka dio sus primeros giros de rueda en el parking del hipermercado Mamut. Posteriormente realizaría varios test en el cercano circuito francés de Nogaro, antes de su presentación oficial el día 7 de septiembre de 1982, cinco días antes de su primera cita en competición, concretamente en el circuito madrileño del Jarama. El proyecto fue apoyado por el Gobierno Vasco, acudiendo a la presentación oficial el lehendakari Carlos Garaikoetxea y su esposa Sagrario Mina.

El Kezka, con este organigrama, participó dos años en el Campeonato nacional.



Para el trazado del circuito de la escuela se necesitaban 2000 cubiertas.



El lehendakari Carlos Garaikoetxea y su esposa Sagrario Mina asistieron a la presentación oficial del Kezka.

Javier del Arco, el periodista nacional más relevante de la F1, dedicó unos buenos comentarios del Kezka, diciendo entre otras cosas que su diseño recordaba al Lotus 88 de F1.

En su primera participación en competición, el Kezka dio muestras de los clásicos problemas de juventud, siendo los principales los de refrigeración, tanto del agua como del aceite. Para paliar estos problemas, se decidió rediseñar el morro, pasando a uno más estrecho que mejorase el flujo de aire hacia los radiadores alojados en los pontones laterales.

En la temporada 82 participaría en seis carreras, de las que logró acabar cuatro, dándole a Mikel el sexto puesto de la clasificación final, de un total de veintidós clasificados. Ramón Rodríguez (Martín MK 30) sería el campeón.

De esta primera temporada dos recuerdos sobresalen sobre el resto. La visita del piloto argentino, de orígenes vascos, Oscar Larrauri al box del equipo errenteriarra para interesarse por el proyecto Kezka, en una de las carreras celebradas en el circuito madrileño del Jarama. Entonces "Pipo" Larrauri estaba luchado por hacerse con el Campeonato Europeo de F3, título que conseguiría al final de la temporada. Y el otro, el buen sabor de boca dejado por la última carrera, donde sobre

asfalto mojado Mikel mantuvo a raya a Adrián Campos, uno de los pilotos punteros de la categoría y que disponía de un material de primer orden.

El Kezka recibiría, en la temporada siguiente, muchas novedades técnicas tendentes a mejorar el comportamiento del monoplaça: aerodinámica, vías anterior y posterior, batalla y escape. El campeonato se saldó con tres abandonos y tres puntuaciones, y Huarte sería decimoprimeros en la clasificación final.

Acabada la temporada 83, Mikel Huarte daría por finalizada su etapa en Kezka.

Viendo el estancamiento que sufría la Fórmula Nacional, Mikel estudió la posibilidad de dar un salto hacia delante para la temporada 1984, concretamente participar en Europa. Para tal fin, se vio como buena plataforma de lanzamiento la Copa Alfa Sprint, donde pilotos españoles como Emilio Rodríguez Zapico, Luis Pérez Sala, que años más tarde correría en F1 y Luis Villamil estaban consiguiendo grandes resultados con coches del preparador italiano Aldo Bigazzi. Aldo accedió a preparar un coche para Mikel para disputar la Copa. Ahora, la cuestión era buscar el dinero necesario para cubrir el presupuesto.

La suerte no se puso de parte de Mikel, ya que pese a tener cubierto el presupuesto de la tem-



La segunda generación del Kezka con los integrantes del equipo.



Un grupo de errenterianos que acudieron a una carrera en el Jarama, fotografiándose con el fórmula y equipo Kezka.

porada, se suprimió la Copa Alfa Sprint Europa, por lo que no había campeonato en que participar.

Se empezaron a ver otras vías, surgiendo la posibilidad de participar en la Copa R5 Turbo, y además con un material competitivo, concretamente del preparador Patrick Legeay. Uno de sus coches había ganado el Campeonato de 1983 con Jan Lammers. Legeay tenía cuatro coches compitiendo y estaba decidido a reservar un R5 Turbo para Mikel. El presupuesto doblaba al de la Alfa Sprint, y fue imposible encontrar los patrocinadores necesarios.

Cerrada la posibilidad de Europa, Mikel decide seguir participando, por lo menos un año más, en la Fórmula Nacional. Adquirió un competitivo fórmula Martín MK 37 (en realidad un F3), adaptándolo a las características que demandaba el reglamento de la 1430. Con esta nueva montura y contando con Julián González como jefe de mecánicos, Mikel pasaba a ser considerado entre los aspirantes a alzarse con el campeonato absoluto.

El cambio fue radical, y ya en la primera carrera celebrada en el Jarama logra hacer segundo y vuelta rápida de carrera. El dominador de la temporada sería el madrileño Antonio "Tucho" Cutillas, pero Mikel Huarte se mostró como el único piloto en poder inquietar y ganar a Cutillas. El piloto errenteriarra siempre rodaría entre los tres prime-

ros a lo largo del campeonato, acabando dos veces segundo a menos de tres décimas de "Tucho". Sus dos abandonos le restaron muchos puntos y Mikel finalizaría segundo en el campeonato.

Especial recuerdo dejó en los especialistas y aficionados la carrera de Mikel en la jornada inaugural del campeonato celebrada en el circuito del Jarama el día 29 de abril. Mikel realizaría el segundo mejor crono en entrenamientos, y pese haberse caracterizado por sus buenas salidas, en esta ocasión se vio relegado a cuarta posición, pero en dos vueltas ya estaba al rebufo del líder de la carrera Tucho Cutillas. La carrera se desarrollaba bajo una intensa lluvia, y pese a que Mikel rodaba fácil detrás de Cutillas, no se decidía a adelantarle porque apenas había rodado con su nueva montura, y menos en condiciones de asfalto mojado, no conociendo las reacciones que podía tener el coche en tales circunstancias. Le resultaba más cómodo rodar detrás del líder e intentar el adelantamiento en las vueltas finales. Pero en la vuelta diez, de las doce a que estaba programada la carrera, Mikel Huarte sufría un trompo en la parte alta de la rampa Pegaso perdiendo diez segundos. Todos los presentes en el circuito daban la carrera por resuelta, pero Mikel recuperaba tres segundos en la vuelta once y siete en la doce, entrando en la curva del túnel, que antecede a la recta de meta, al rebufo de Cutillas. La llegada fue de infarto con Cutillas en primera posi-



El Kezka en una de sus primeras participaciones en competición.



Los primeros giros de rueda del Kezka en el parking del Hipermercado Mamut.

ción y Huarte en segunda separados por escasas tres décimas de segundo. Mikel marcaría la vuelta rápida en carrera con un tiempo de 1.52.90, más que aceptable si tenemos en cuenta que se rodó con el asfalto mojado.

Al no tener programa deportivo europeo, Mikel Huarte habló con las firmas que habían decidido apoyarle y además de su participación en la F 1430 puso en marcha la Escuela de Pilotos de Mikel Huarte. Esta iniciativa era pionera en Euskadi. Por ella pasaron, de forma totalmente gratuita, 252 niños, entre 13 y 16 años, unos con el único interés de ponerse a los mandos de los kart (Birel-Parrilla), y otros por alzarse con el premio, que no era otro que una sesión de pilotaje con el fórmula.

La primera dificultad que se encontró para poner en marcha la Escuela fue que en Gipuzkoa no había ningún circuito permanente, y por lo tanto había que buscar una localización. Se habló con el Hipermercado Mamut de Oiartzun, hoy Alcampo, que cedió, sin coste económico alguno para la Escuela, su parking trasero para la ubicación del circuito. El trazado se montaba los viernes para desmontarlo una vez concluidas las clases del domingo. Cada fin de semana, las veinticinco personas que colaboraban desinteresadamente con Mikel empleaban, para la colocación de cerca de

2.000 cubiertas, la publicidad estática, la megafonía y el resto de la infraestructura, todo el viernes, y eran las diez de la noche del domingo para cuando se concluía la jornada.

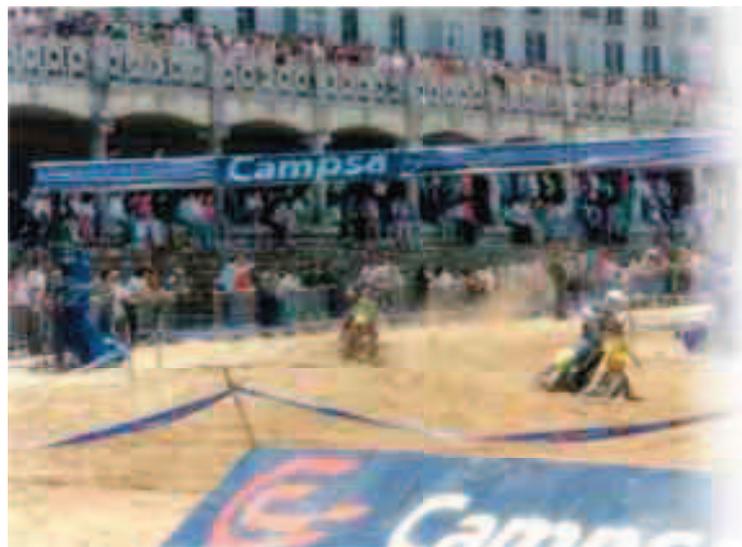
La Escuela de Pilotos pudo ver la luz gracias al apoyo del Gobierno Vasco, Diputación de Gipuzkoa y los patrocinadores particulares de Mikel, pero también a la colaboración desinteresada de otros muchos, como transportes Gainza que cedía un camión para transportar las cubiertas, la Federación Vasca de Motociclismo presidida por Santi Marauri, y los miembros del motoclub Errats.

La fase inicial estaba compuesta por siete fines de semana (sábado y domingo) en sesiones de mañana y tarde, con nueve alumnos por sesión. Luego vendría una segunda fase con las semifinales a las que accedían los doce mejores pilotos. Seis de ellos pasarían a la final programada para los días 27 y 28 de octubre.

Los alumnos, una vez recibidas las clases teóricas por parte de Mikel Huarte, disponían de 8 minutos para tomar contacto con el kart y la pista, después 12 minutos para que cada uno rodara a su antojo, y finalmente 18 minutos donde cada uno de los participantes era puntuado por los monitores de la Escuela.



El Kezka en la parrilla de salida en una carrera en el circuito madrileño del Jarama.



Para Bombardier el Motocross de La Concha y el Motor Show de Hondarribia supusieron la llegada de patrocinadores importantes.

El vencedor resultó ser el navarro Jaime Azcona, por delante del donostiarra Javier Gaytán de Ayala. Otro alumno aventajado fue el errenteriarra Xabier Mendizabal (4º absoluto) que posteriormente participaría en un par de carreras de kart, con un material cedido por la escuela. La vuelta más rápida al circuito de todas cuantas dieron los participantes de la Escuela fue de 27,012 sg, crono realizado por Javier Gaytán de Ayala y Andrés Correyero.

En esta misma temporada 84, un remozado Kezka participaba en la Fórmula 1430 con otro errenteriano José Luis Barrios, que pasaba por ser el piloto más joven de la parrilla.

Al año siguiente, Mikel Huarte volvía a ser uno de los animadores de la XIV temporada de la Fórmula Nacional, junto a dos viejos conocidos, Antonio Cutillas y Alain Poli.

Un decimoquinto puesto después de varios pasos por boxes, y un abandono truncaron toda posibilidad de hacerse con el campeonato. Mikel acabaría tercero en la clasificación final.

Esta temporada ya no participaría el Kezka, mientras que José Luis Barrios, su piloto en la temporada anterior, se pasaría a la Fórmula Fiesta de Ford.

El Campeonato de España de Rallyes de Tierra era un campeonato en auge y con mucha repercusión en las revistas de automovilismo. El hecho de que el taller de Mikel Huarte fuera designado agente oficial Alfa Romeo en Errenteria, le dio pie para hacerse con un Alfa Romeo 33 4x4, con el que participó en el certamen. Posteriormente también lo haría con un B.M.W.

Mikel Huarte junto a José Luis Vélez y Agustín García fundaron, en 1987, la empresa Bombardier con el fin de organizar pruebas deportivas del motor.

Dos fueron los grandes eventos de la mencionada empresa, el Motor Show de Hondarribia y el regreso del motocross a la playa de La Concha.

Antes de estos dos grandes eventos, Bombardier organizó en junio de 1987 la Fiesta del Motor en Errenteria. El enclave de la fiesta fueron la calle Viteri y Alfonso XI. En ellas se establecieron trece stands, llamémosles comerciales, más uno dedicado a los coches y motos de competición. Además, en la fiesta se entregaron unos diplomas de honor a la trayectoria deportiva de Patxi Hoyos, Juako De León, Antxon Muñoz, Ismael y Oskar Borges, Luis M^a Lazcano, Juan Etxaide, Javier Gaytán de Ayala, Tito Korta, o Gonzalo Santaolaya.



Con el Martini, Mikel siempre estuvo con los mejores.



Una vez finalizada su etapa en el Kezka, Mikel Huarte pasó a los mandos de un Martini MK 37.

El Motor Show de Hondarribia fue pionero, ya que anteriormente no se había celebrado ninguna prueba de tales características en el territorio nacional, mientras que en La Concha se retomaba una iniciativa abandonada siete años antes. El montaje del motocross de la playa era de una complejidad notable, ya que entre la bajada y subida de la marea, y lo que ello supone en La Concha, había que montar el circuito con su trazado y zona de seguridad, la colocación de los saltos, la publicidad, la zona de salida y meta, la realización de las tres mangas de carrera y el posterior desmontaje de toda la infraestructura.

Con estos espectáculos llegaron como patrocinadores grandes empresas con una larga relación en el mundo del motor como Michelin, Campsa y Philip Morris. Se realizaron tres ediciones de cada prueba, y tanto a una como otra actividad los pilotos acudían por invitación, teniendo vencedores como Zanini, Barreras y Burrull en el Motor Show de Hondarribia, y de Michel San Juan, Luisake y Barragán en el Moto Cross de La Concha. Además, pilotos de la talla de Carlos Sainz o Carlos Mas fueron pilotos invitados a realizar exhibiciones en uno y otro evento.

Una vez disuelta Bombardier como sociedad, Mikel Huarte siguió en el mundo organizativo, llegando a un acuerdo con la Federación Española

de Motociclismo para organizar y gestionar el Campeonato de España de Motocross. Además, Mikel llevó a cabo, durante cinco años, la prueba del Campeonato del Mundo de Motocross en Talavera de la Reina (Toledo), y se encargó del Moto Cross de la Naciones en Jerez de La Frontera.

Posteriormente, llegaría Fly Group a la vida organizativa de Mikel, empresa que fundaría junto a Patxi Larrea. Con Fly Group, Mikel Huarte tiene una larga lista de organizaciones en el mundo del motor, no sólo en el territorio nacional sino también en el extranjero. Madrid, Roma, México (DF), Zurich y Tignes, entre otras, son ciudades que han visto espectáculos de Super Cross y Freestyle. De todas ellas sobresalen, el Red Bull X-Fighters de Madrid y Red Bull X-Fighters de México (DF).

Desde su creación, Fly Group ha ido en constante crecimiento. En la actualidad ya no sólo monta grandes espectáculos del motor, sino que se dedica a representar a pilotos y a gestionar otro tipo de pruebas fuera del mundo del motor. El Cross Internacional de San Sebastián o el Maratón de Donostia pueden ser ejemplo de ello.

Hemos recorrido la vida deportiva de nuestro piloto más representativo, y también hemos podido llegar a conocer la importante trayectoria que Erreterria ha tenido en el mundo deportivo del



El Selex que perteneció a Aitor Jáuregui sirvió de laboratorio para la construcción del Kezka.



La primera edición del Motor Show de Hondarribia vio a Antonio Zanini como vencedor.

motor. Pero todos los nombres que han surgido a lo largo de estas líneas y muchos otros como los de Patxi Hoyos, un ejemplo de deportista en sus treinta y cinco años de actividad que su hijo Aitor está continuando, Javi Zulet, Amador Lojo, Miguel Ángel Villanueva, Guillermo Otxoa, Iñaki Luna, Robles, Juan Babón, Iñaki Vives, José Luis Vélez, Julio Peña, Aitor Olaciregui, Joxan Matxain, José Miguel Colino, y otros que aunque no siendo de Errenteria, y gracias a la existencia de escuderías como la Touring, Bost y Errats, tuvieron una intensa

relación deportiva con nosotros, los José Ramón Irazu, José Ramón Rezola, "Roke", Alvaro Hayet, Iñaki Rodríguez, Iñaki Uria, Faustino Navascués, Martín Picabea, Paco Zozaya, Joaquín Goiburu, etc., también merecen capítulo aparte, porque son muy amplias las vivencias que todos, y cada uno de ellos, han vivido, disfrutado y padecido.

¡Y qué decir de aquellos pioneros como Txomin Palacian, Vicente Cordero, Josexo Olano o Pedro Borges!



José Mª Lete, a quien vemos hablando con Mikel Huarte, siempre ha estado al lado de las iniciativas de Errenteria.