

05- LA CARRETERA DE JAIZKIBEL

A finales del verano de 1939 los lezoarras añadieron una nueva palabra al euskera local: "Trabajadorea". Tenía y tiene un significado preciso, ya que se utiliza para designar a los prisioneros condenados a trabajos forzados que fueron destinados a ese municipio y sus alrededores durante la posguerra. Fueron esos trabajadores los que construyeron la carretera del monte Jaizkibel, la que hoy llamamos GI-3440.

1. Para el que no lo sepa podemos empezar por ubicar Jaizkibel, ¿de acuerdo?

Sí, además, en este caso la ubicación es de una importancia vital. Jaizkibel es un monte que se encuentra en la costa este de Gipuzkoa. Tiene una altitud de 547 metros y une la bahía de Pasaia con la de Txingudi. Desde el punto de vista de la estrategia militar tiene una gran importancia, ya que además de controlar gran parte de la costa, la cercanía a la frontera le confiere un valor añadido. En esa zona se construyó en la carretera de la que vamos a hablar hoy.

2. ¿Cuál fue el objetivo de esta carretera?

La victoria en la Guerra Civil, en 1939, no hizo que Franco se tranquilizara demasiado, ya que en septiembre de ese mismo año estalló la Segunda Guerra Mundial y el miedo a una posible invasión se convirtió en una obsesión para los dirigentes del ejército franquista. La carretera que va desde Lezo al fuerte de Guadalupe en Hondarribia sólo puede entenderse dentro de una estrategia de defensa ante un posible ataque. Es una vía proyectada desde la lógica militar, ya que no cumple con el objetivo de conectar los núcleos de población de la zona y no tiene ningún valor como paso de mercancías.

3. Además, fue construida por presos...

Sí, totalmente. La carretera fue construida por el propio Estado sin la participación de ninguna empresa privada externa. Los trabajadores, o mejor dicho, los esclavos que fueron la mano de obra para hacer la carretera, los podemos dividir en tres grupos. En los primeros meses eran fundamentalmente, prisioneros de guerra, los Batallones de Trabajadores, que fueron castigados bajo la teoría de que debían reparar lo que habían destruido. A finales de 1940 les tomaron el relevo los Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores. Eran jóvenes que habían cumplido el servicio militar durante la época de la Segunda República, pero el Nuevo

Régimen no les reconoció este servicio y tuvieron que volver a hacerlo, en este caso trabajando.

Además de ellos estaban los condenados con la categoría de desafectos: no eran delincuentes, pero eran personas que no habían mostrado su total afinidad a la "Nueva España" por familia, por profesión o por alguna razón indeterminada y tenían que pagar con trabajo esa "carencia". A partir de 1943 los presos con sentencia firme también trabajaron para reducir la pena de prisión. Estos últimos terminaron la carretera en 1946, pero esta no fue inaugurada oficialmente hasta 1951, aprovechando una de las visitas de Franco a San Sebastián.

4. La carretera de Jaizkibel no fue la única obra construida por esclavos en la comarca de Oarsoaldea, ¿no?

No, además de esta carretera, los trabajadores realizaron otro tipo de obras, siempre dirigidos a intentar evitar esa posible invasión. Son conocidos, por ejemplo, los búnkeres construidos en las proximidades de Gaintxurizketa y Arkale, en el recorrido de la línea fuerte de Vallespín, conocidos con el nombre militar de Setas de vanguardia, o las galerías entre búnkeres, de 300 metros de longitud. Son muchos los que se conservan y aún hoy en día están en condiciones de ser visitados.

5. Esta gran cantidad de trabajadores sería muy difícil de gestionar

La construcción de la nueva carretera comenzó en el límite entre Lezo y Pasai Donibane, cerca de la Bahía de Pasaia, en la zona conocida como Erroteta. Allí se levantó el primer campamento, formado por diez edificios, situado a ambos lados de la carretera y que albergaba los barracones donde dormían trabajadores, la cocina, las viviendas de los oficiales y varios almacenes. De allí partían todos los días a trabajar, pero a medida que la carretera iba avanzando, Erroteta quedaba más lejos y los trabajadores comenzaron a pasar la noche donde podían, más cerca del lugar donde estaban trabajando en ese momento. Al principio dormían en el suelo y posteriormente en los agujeros realizados expresamente para ello. Se cubrían con ramas, hojas y helechos y así dormían o al menos lo intentaban.

En una zona de la ladera de Jaizkibel, la que los lezoarras denominan Sotxo, todavía hoy se pueden ver más de cien agujeros construidos por los esclavos del franquismo para descansar. Sin embargo, el invierno de 1939-1940 fue especialmente duro, con mucho frío, lluvia abundante e incluso nieve. Los agujeros se inundaban con frecuencia y así era imposible usarlos. Debido a estas duras condiciones, los trabajadores empezaron a enfermar – el tifus y la gripe eran frecuentes – y cuando quien tiene que trabajar enferma, no es un buen negocio para las autoridades. Ese fue el motivo por el que se construyó un segundo campamento. Aunque en los documentos oficiales se denomina Campamento de Lezo Alto, los lezoarras utilizan el nombre del caserío anexo al lugar, Iparragirre.

Los habitantes de Lezo siempre han tenido conocimiento de la existencia de este campamento, pero hasta hace unos pocos años ha permanecido oculto, cubierto por la maleza y las zarzas. Mikel Salaberria, natural de Martizkone, vivía en la época en un caserío cercano a Iparagirre. Recuerda perfectamente las idas y venidas de los trabajadores cuando era niño y fue él quien señaló el lugar exacto del campamento a los investigadores. Tras las labores de limpieza, los edificios siguen siendo visibles en la actualidad. Algunos se conservan en muy buen estado, otros no tanto, pero en todos se aprecia la magnitud de esa obra.

También se tiene constancia de otros dos campamentos, uno cerca de la cima de Jaizkibel, en la zona conocida como Frantsesenea, aunque no queda ningún rastro de ello. El último campamento estaba en el fuerte de Guadalupe, en el edificio que hasta hace poco ha sido la cantina del lugar.

5. ¿Qué nos puedes decir de las condiciones de vida y de trabajo?

Decir que las condiciones laborales de los trabajadores eran duras no es ni novedad ni sorpresa. Las enfermedades eran frecuentes y lo mismo podemos decir de los accidentes en el trabajo. Los trabajadores con heridas más graves eran trasladados al hospital de Zumaia, donde murieron muchos de ellos, sin dejar apenas restos documentales. No fue este el caso del conocido sindicalista español Marcelino Camacho, que, aunque fue trasladado de Lezo a Zumaia y de allí al depósito de cadáveres, logró recuperar la salud y sobrevivir, y así lo relata en su libro de memorias *Confieso que he luchado*.

A través de numerosas fuentes orales sabemos que también hubo un desprendimiento, al parecer sepultó a varios trabajadores, pero no se ha encontrado constancia escrita de ello. Sin embargo, sí se han podido confirmar otras muertes. En febrero de 1940, Ángel Fidel Martínez Posada, en mayo de ese mismo año, Carlos Corral Alcalá, y en septiembre de 1946, Adolfo Gutiérrez García. Los documentos no especifican si hubo casos de fuga, si fueron fusilados o si murieron en otro tipo de incidentes. Son las únicas muertes que se mencionan oficialmente.

6. Una situación así en un pueblo pequeño como Lezo y sus alrededores tendría un gran impacto, ¿no?

La mayoría de los trabajadores vivían en el monte, pero los oficiales y los funcionarios de intendencia tenían su sede en el casco urbano, en la calle Mayor, entre otros lugares, en el sótano bajo la casa del famoso pintor Elías Salaberria. De vez en cuando, los presos eran llevados a la iglesia del Santo Cristo para oír misa, y en otras ocasiones eran castigados en la misma plaza de Lezo por "indisciplina". En la memoria de los algunos testigos han quedado clavadas palizas y los gritos de los presos, así como el apodo con el que llamaban despectivamente al militar encargado

de golpear a los castigados: Pinocho.

En medio de esta triste historia surgieron también algunas relaciones entre trabajadores y lezoarras. Por ejemplo, las mujeres que vivían en la Calle Mayor lavaban, planchaban y a menudo cosían la ropa de los presos. Una de ellas recibía el encargo, y como era demasiado trabajo, buscaba ayuda y pronto se formó una amplia red de solidaridad. Los trabajadores, claro, no tenían dinero para pagarles y a cambio les regalaban pequeñas tallas de madera. Una lezoarra aún recuerda el susto que se llevó cuando le quitó la tela que cubría una de aquellas maderas y vio que tenía escrito "Muera Franco".

Algunas de aquellas relaciones se fueron consolidando y algunos presos, una vez en libertad, se quedaron a vivir en Lezo y también hubo quien se casó. Sabemos que hubo al menos seis matrimonios y por ellos, algunos lezoarras de hoy, hombres y mujeres, son descendientes de aquellos esclavos.

7. ¿En qué condiciones están actualmente esos campamentos?

La asociación memorialista Etxetxo, en colaboración con otros grupos del pueblo, suele organizar trabajos colectivos voluntarios con doble objetivo. Por un lado, la recuperación de los barracones del campamento, y por otro, impulsado por Lezoko Ekoloji Taldea, el cuidado del bosque de la zona mediante la plantación de especies autóctonas. Además, eligen días especiales para estos trabajos, en otoño de este año, por ejemplo, el 12 de octubre y el 6 de diciembre, ambos días festivos españoles. También realizan visitas guiadas, principalmente con alumnado de los centros educativos de la zona, pero también con otros grupos.

Los lezoarras también se han marcado objetivos a medio plazo. Hasta ahora han contado con el respaldo del Ayuntamiento de la localidad, pero ahora buscan la implicación de otras instituciones. El terreno donde están los barracones de Iparragirre es privado y tal y como están las cosas, ese patrimonio puede estar en riesgo. Para conservar la zona debería previamente ser declarada Patrimonio Histórico, y para poder conseguirlo están en contacto con la Sociedad de Ciencias Aranzadi y con el instituto Gogora del Gobierno Vasco.

8. El futuro es prometedor..

Ya veremos. El objetivo a largo plazo es comprar los terrenos y construir allí un centro de la memoria, hacer una reconstrucción de los barracones de la época y completar un recorrido histórico para que, cada vez que pasamos por Jaizkibel a pie, en bicicleta o en coche, no olvidemos que bajo ese asfalto hay sudor y sangre de miles de trabajadores.

9. Muchas gracias

A vosotros