

historias vascas



Primera subida de un vehículo motor a Gorbeia, 1924.

Esta historia arranca en 1924 y con una apuesta de por medio. El Citroën, amarillo para más señas, sigue en perfecto estado de funcionamiento, lo sacan a 'pasear' de cuando en vez y cuando toca, luce orgulloso en las exposiciones y eventos que glosan esta hazaña automovilística ligada a la montaña

Un reportaje de Iñaki García Uribe

Centenario de la primera ascensión en coche a la Cruz de Gorbeia

DENTRO de 10 días se cumplirá un siglo de aquella gesta automovilística pionera en Euzkadi que puso un vehículo a motor bajo uno de los lugares referentes del montañismo vasco. Fue el 29 de octubre de 1924. En Vitoria-Gasteiz sigue sonando como una marca propia este reto que, si fue una apuesta, no sabemos qué se jugaron Emilio y Toribio. Igual la honra, que no es poco.

Desde hace muchísimos años ando revolviendo sobre esta acción que hoy día no estaría bien vista, pero que entonces, sin la existencia de una conciencia ambiental tan desarrollada como la actual, fue algo intrépido, valiente y único.

He bebido de las fuentes de sus dos mejores embajadores. Hijo y sobrino del piloto y copiloto de aquella primera subida, y de la segunda. De todo ello espero resumidamente dar cuenta en este artículo, que con gusto escribo a petición de Sabino Arana Fundazioa. Javier Álava es el hijo de Emilio, el piloto. Félix Lascaray, fallecido hace años, sobrino del copiloto, Ignacio Lascaray, quien fue el copartícipe de la primera y segunda subida y es de recibo ofrecer al lector algunos datos biográficos.

En 1925 fue finalista del Concurso de Montes del Club Deportivo Alavés en su sección de montaña, cofundador de la Sociedad Excursionista Manuel Iradier (SEMI), en 1927 es vocal suplente de la Federación Alavesa de Montaña. Visita con su her-



Javi Álava con su histórico coche vitoriano.

mano Lucio el Pirineo Central en 1927 haciendo el Cilindro, Posets, Pico Salvaguarda, entre otros. El 3 de agosto de 1930 ascienden a Monte Perdido. Era un gran esquiador y fotógrafo. Lucio fue quien instaló la mesa de orientación en la Cruz de Gorbeia el 13 de junio de 1930, siendo una de las primeras en la montaña vasca. Le llevó, juntamente con Ángel Aguirre, dos años de trabajo subiendo casi todos los domingos

con catalejos para calcular las distancias.

Javier y Félix me han ido contando muchos datos de aquellas dos hazañas de 1924 y su réplica en 1966. No contento con las dos ascensiones del Citroën VI-399 que realizó su aita, Javier quiso subir una tercera. Allí fuimos el 4 de agosto de 2016. Por poco nos matamos. Si no es por la pericia de este conductor experto, no escribo esto, amigos. Volvimos a

nacer. Permitidme contar por vez primera este suceso. Javier Álava y yo mismo nacimos de nuevo ese día. Exactamente a 300 metros de la cima de Gorbeia.

Pregunto a mi colega Javi Castro (Etnografía Aranzadi), cómo lo vivió. "Al descender de la Cruz de Gorbeia aquel 4 de agosto de 2016, en la zona de la cuesta de Basatxi, en la cota 1.180 metros se le rompieron los frenos al Cascarilla. Eran las 12.40 horas

y el vehículo recorrió 850 metros de caída. En la cota 1.020 metros se frenó, por suerte, debido a la vegetación que tapizaba el suelo con brezos y helechos, a menos de 100 metros de distancia de la chabola de Gorostiano, por lo tanto, la pendiente media del recorrido realizado sin frenos fue del 19%. La habilidad y templanza del conductor acabó en un final feliz".

PERICIA AL VOLANTE Cierto es que al de pocos metros de coger esa cuesta gigantesca cascaron los frenos y la transmisión. Tuvimos suerte de que no se rompió la dirección. Nos salvamos de un gravísimo accidente por la pericia al volante de Javi. Un fenómeno. Yo recé mientras íbamos de vaivén en vaivén y me acordé de mis dos hijos y de mi mujer. Creía que era el final. No lo fue. Javi realizó giros largos y constantes a derecha e izquierda intentando que no fuera derecho el coche, pero los golpes con las piedras grandes que había en todo el camino hicieron que me rompiera dos costillas. El coche no se rompió y bajó luego con un arreglo de urgencia que le hizo Javi. Volví a Orozko asustado. Aquel reto en triple secuencia histórica por muy poco me cuesta la vida.

A lo que vamos. El cochecito descapotable, que costó 4.000 pesetas (hoy día calcular 100.000 euros al cambio) y que Emilio tuvo que ir a recoger a París, le apodaron *Torpedo*. Luego, Toribio Erenchun, el contrincante de Ford (era dueño del concesionario de Vitoria, mientras que Emilio lo era de Citroën), lo apodó *Cascarilla*. Hoy día ambos motes siguen vigentes, están vivos, como el coche.

Aquella ascensión en vehículo fue la primera que se hacía en el Estado español de semejantes características. Antxon Bandrés, siendo presidente de la Federación Vasco Navarra de Alpinismo (FVNA) mandó una carta a Emilio, un tanto jocosa. Fueron pocas palabras, con retranca. Saludaba al vehículo en la intrusión en la montaña.

Emilio Álava, hermano de quien fuera agente secreto del PNV, Luis Álava Sautu, convirtió la tracción del coche protagonista de este artículo como si fuera un 4x4. Siendo muy joven emigra a Argentina, ha muer-

historias vascas



Las tres subidas a Gorbeia, 1924, 1966 y 2016. Fotos: Archivo Iñaki García Uribe

to su aita y el dinero es necesario en el hogar familiar. Se especializa en arreglos de motores de lanchas y coches. En Buenos Aires ejerce de taxista y tiene reputación. Así era el vitoriano, un fenómeno. En 1920 regresa a casa porque su ama le pide que vuelva. Al de poco empieza a vender coches en la capital alavesa. Instaure el primer concesionario Citroën en el Estado español dirigido a potenciales clientes de Álava y Gipuzkoa.

Luis fue fusilado en Madrid en la pared del cementerio del Este, el 6 de mayo de 1943 por el franquismo y por ser el cerebro de la red Álava, que llevaba el nombre de su apellido. Este intrépido agente secreto del PNV (18 de noviembre de 1890) era ingeniero agrónomo y lo dejó todo por la guerra, por la libertad y por el amor a su partido político y la comunión abertzale. Emilio y su hermana pudieron visitarle el día anterior de que lo asesinaran y los dos hermanos se cambiaron el escapulario que llevaban siempre colgado de sus cuellos. Hoy día le recordamos también porque tiene una calle con su nombre en Gasteiz.

Veamos algunos datos históricos de Emilio. En Murgia siempre ha

existido una importante cultura de caza, como en todos los pueblos rurales y montaraces. Nuestro protagonista era buen cazador; lo fue su padre, su aitite... Fue campeón de España de tiro con pistola (en Barcelona en 1946). Participa en los Juegos Olímpicos de Helsinki en 1952 en la modalidad de tiro con pistola rápida a 25 metros, con 63 años, siendo actualmente el deportista que ha competido en unos Juegos Olímpicos de mayor edad. Pero sus comienzos fueron sobre ruedas. Era un gran ciclista y fue presidente de la Federación Alavesa de Ajedrez.

ZAHORÍ EN BUSCA DE PETRÓLEO Era zahorí, siempre a la búsqueda de petróleo, Pero nunca encontró ni una gota.... No obstante, se dedicó a ello y la hemeroteca lo cuenta. Hace seis años mi amigo geodivulgador Iñaki García Pascual me llamó para que hiciera de guía por Itzina (Gorbeia) acompañando a un numeroso grupo de geólogos madrileños y varios americanos que cada año van a visitar algún lugar geológicamente importante. Cuando el responsable del grupo de CEPSA, Jorge Navarro, supo que yo conocía historias de Gorbeia, me preguntó por Emilio Álava,

sabedor de que había realizado las hazañas de subir en coche y que era zahorí. Me dijo que ha estudiado a muchas personas zahoríes en el mundo y especialmente a Emilio, y me mando después documentación que corroboraba sus investigaciones.

No he contado que era montañero; o lo que era hace cien años, no exactamente como ahora pero en el fondo lo mismo: escalar montañas con el único fin de superarse uno mismo y de ir a por otra cumbre después.

Nació en 1889 y falleció en 1974, en Gasteiz, y con 35 años, en 1924, fundó ese primer concesionario en Gasteiz. Cuatrocientos coches existían entonces matriculados en el territorio. Ese año compra el Citroën Vitoriano Montañero y sube a lo más alto de Gorbeia. Al año siguiente vende el coche. Al de poco de coronar la cruz de Gorbeia, en 1925, lo vende a la empresa vitoriana Villavias Mestre y Cía y en 1929 un particular de Burgos lo adquiere. Luego dos pro-

Consumió el 'Cascarilla' sólo 8 litros y medio de gasolina y no se le tuvo que echar agua para la refrigeración en aquella subida de 1924

pietarios más lo tuvieron hasta que en 1934 fue a Logroño y en 1950 a Bilbao, de donde salió en 1953 habiendo tenido otros dos dueños. Posteriormente en 1955 se censa en Barakaldo y en 1963 regresa a Bilbao. En 1966 retoma el inicio de este periplo de 42 años con 12 propietarios diferentes. Emilio Álava Sautu se hace con el coche el 14 de enero de 1966 (da la casualidad de que el propietario octavo, José María Pradera Sagaray, natural de Ugao-Miravalles, era amigo mío personal, aunque nunca hablamos de esta circunstancia). El pobre Citroën estaba herido de muerte, yacía casi destrozado en un garaje, era chatarra. Lo recompusieron y ocho meses y una semana después subía por segunda vez a la Cruz de Gorbeia.

Durante la primera subida Ignacio Lascaray es el copiloto y Balbino Sobrado el fotógrafo (va en la parte trasera inmortalizando la gesta). Consumió el *Cascarilla* sólo 8 litros y medio de gasolina y no se le tuvo que echar agua para la refrigeración en ningún momento. El 30 de agosto de 1925 se inaugura en Urbia, la venta o refugio que llamaríamos hoy, y Emilio sube con otro Citroën, dicen, en condiciones peores de tránsito

EL AUTOR

IÑAKI GARCÍA URIBE



Investigador del montañismo vasco y miembro del Departamento de Etnografía de Aranzadi.

que a Gorbeia. Le acompaña de copiloto Mauricio Uriarte, oñatiarra afinado en Gasteiz. Ese día, Antxon Bandrés, crea la delegación de la FVNA en Álava.

PÚBLICO EN GORBEIAGANA Para la segunda subida del *Torpedo* hay que esperar 42 años y, habiéndolo recuperado, es el montañismo vitoriano, de la mano de la Sociedad Excursionista Manuel Iradier (SEMI), la que organiza la cita. Fue el 25 de septiembre de 1966. El conductor, Emilio, tenía 77 años. La convocatoria, a la que acudieron a Gorbeia 3.000 montañeros, fue también para recordar y homenajear al recién fallecido Antxon Bandrés (primer presidente de la FVNA), y también al sacerdote Ignacio Valdés, que murió en esa zona yendo con unos jóvenes de excursión.

Todas las subidas empiezan desde Zarate. Las fotografías oficiales de la segunda subida las tiró Goyo Querejazu (estudio ARQUE). Muchos socios de la SEMI y otros montañeros inmortalizaron con sus cámaras esta subida como, por ejemplo, el antropólogo de Apodaka Isidro Sáez de Urturi, quien me regaló un montón de ellas para mi colección.

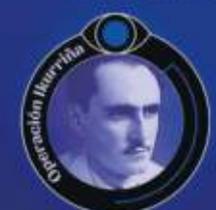
En la página Historias Montañeras de DEIA con fecha de 2 de enero de 2022 escribí un artículo que titulé *Histórica hazaña automovilística en Gorbeia*. También he publicado en varias revistas diferentes textos. He hecho televisión y radio con este producto montañero automovilístico y he dado varias conferencias. ●



**JAKIN
ESCAPE ROOM**

**HISTORIA ZURE ESKUETAN
LA HISTORIA ESTÁ EN TUS MANOS**

Aukeratu bi misio hauen artean eta bihur zaitez agente sekretu!! ¡¡Elige entre estas dos misiones y conviértete en agente secreto!!



Operación Ikerria



Operación Mend Aizua

Gertaera historikoetan oinarritutakoak. Aukeratu: euskaraz edo gaztelaniaz. Basados en hechos históricos. Elige el idioma: euskera o castellano.

NON GAUDE? ¿DÓNDE ESTAMOS?

Tere Verdes Pasabidea z/g. Pasaje Tere Verdes s/n
48007 Bilbao
Sabino Arana Fundazioa

747 488 000
escaperoomjakin.eus

ORDUTEGIA: Asteartetik ostiralera: 10:00etatik 12:00etara eta 17:30tik 20:30ra. Larunbat, igande eta jaiegunetan 11:00etatik 13:30ra eta 17:30tik 20:30ra.
HORARIO: De martes a viernes de 10:00 a 12:00 y de 17:30 a 20:30. Sábados, domingos y festivos de 11:00 a 13:30 y de 17:30 a 20:30.



sabino arana fundazioa



Euskal Abuztearen Museoaren Nazioarteko Zentroa



bbk



Euzko Lehiaketa