

Juan Garmendia Larrañaga,
Luis Pedro Peña Santiago

**El mar de los vascos, II:
del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo.
Leyendas, tradiciones y vida**



7



1982. El mar de los vascos, II: del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida / Juan Garmendia Larrañaga ; Luis Pedro Peña Santiago. – San Sebastián : Txertoa, 1982

1997. El mar de los vascos, II : del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida / Juan Garmendia Larrañaga ; Luis Pedro Peña Santiago. – En : *Artesanía II.* – (Euskal Herria. Etnografía. Historia. Juan Garmendia Larrañaga. Obra Completa ; 2). – Donostia : Haranburu Editor, 1997

2007

El mar de los vascos, II: del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida / Juan Garmendia Larrañaga ; Luis Pedro Peña Santiago ; portada de Javier Juanes, dibujos de Ignacio Garmendia Galardi ; fotografías de Juan Garmendia Larrañaga. – Donostia : Eusko Ikaskuntza, 2007. – 110 p. : il. – (Juan Garmendia Larrañaga Bilduma ; 7). – ISBN: 978-84-8419-073-8. – Edición dedicada a María Juanita y Georgina esposas respectivas de los autores

Agradecimiento a:

Eusebio Tolosana, Florencio Lacasta, Pablo Tolosana e Inocencio Ayerra del Valle del Roncal (Navarra)
Victorio Gárate y Miguel Zabala, de Mendaro (Guipúzcoa)
Manuel Echeverría y José Manuel Susteta, de San Sebastián-Donostia (Guipúzcoa)
Yon Arana y María Pilar Beobide, de Zumaya (Guipúzcoa)
Lorenzo Azcue, Remigio Lerchundi, José Ignacio Perona y Jesús María Perona de Orio (Guipúzcoa)
Jesús Larrarte, Joxe Mari Salha, Jean de la Marine y Juantxo, de Donibane Loitzun-San Juan de Luz y Ziburu-Ciboure (Laburdi)
Román Berrotarán y Rafael Insausti, de Hondarribia-Fuenterrabía (Guipúzcoa)
Aingeru Astui Zarraga, Gaizka Beitia y Joseba Blanco, de Bermeo (Vizcaya)

Todos estos datos han sido recogidos entre 1971 y 1983

Fotografía de portada

Javier Juanes

Dibujos

Ignacio Garmendia Galardi

Fotografías

Juan Garmendia Larrañaga



EUSKO IKASKUNTZA - SOCIEDAD DE ESTUDIOS VASCOS - SOCIÉTÉ D'ÉTUDES BASQUES

Institución fundada en 1918 por las Diputaciones Forales de Álava, Bizkaia, Gipuzkoa y Navarra.
Miramar Jauregia - Miraconcha, 48 - 20007 Donostia - Tel. 943 31 08 55 - Fax 943 21 39 56
Internet: <http://www.eusko-ikaskuntza.org> - E-mail: ei-sev@eusko-ikaskuntza.org

Fotocomposición: Michelena artes gráficas. Astigarraga
Digitalización y publicación electrónica con la ayuda de la Diputación Foral de Gipuzkoa

El mar de los vascos, II: del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo. Leyendas, tradiciones y vida

Juan Garmendia Larrañaga;
Luis Pedro Peña Santiago

Página

Página de créditos	
A título de presentación	3
Aya: la fabricación de las anclas	5
Bermeo	13
<i>Magdalenas</i> , cuando Bermeo mantiene el rito de su dominio sobre la isla de Izaro	13
Canción de <i>Magdalenas</i> , de Bermeo	15
Deva, el trabajo en una vieja fragua	17
Guetaria, el carpintero de ribera	29
Hondarribia - Fuenterrabía	43
Sobre toponimia	43
Refranes sobre el tiempo	45
La atalaya y la pesca	46
Costumbres, tradiciones y devociones	46
De traineras <i>Txalupa-aundiya</i> y vapores	48
Sobre la pesca	48
Sobre la Cofradía de San Pedro	49
Sobre la galerna	49
Las vendedoras de pescado	52
Del estado de la mar	52
Sobre estrellas y planetas	52
Mendaro, Astigarribia y Sasiola	53
Los últimos anguleros de la cuenca del Deba	53
Mutriku - Motrico	57
El último anzolero o <i>amuagille</i>	57

Orio	65
De toponimia, calzadas, y otros relatos	65
Imágenes aparecidas en el mar	67
Fiestas y costumbres	67
Sobre ex-votos	68
De naufragios y promesas	68
Ofrendas de pescadores, Rogativas y tradiciones	68
De refranes, dichos y creencias	69
Sobre la imagen de San Telmo, de Zumaya	69
De Lekeitio	69
Los pescadores gallegos, y su estancia en Guetaria y Orio ..	70
Sobre los nombres de los vientos y distintos fenómenos atmosféricos	70
Las <i>marcas</i>	72
Las tres olas	72
La venta del pescado en los pueblos del entorno	72
Sobre la <i>Txakurrena</i>	72
El pesquero <i>Ramonita</i> , las <i>Mallerak</i> y la limosna al Cristo de Guetaria	73
Los escapularios en las redes	74
Orio: sobre la construcción de traineras, trainerillas y bateles ..	75
Roncal, el valle de las almadías	83
Las almadías; la larga ruta desde el Roncal hasta el Mediterráneo	83
El almadiero y la construcción de las almadías	87
San Sebastián - Donostia	97
La <i>Txalupa-aundia</i>	97
Ziburu - Donibane Loitzun - Sokoa	101
De toponimia	101
Nombres, refranes, dichos y observaciones en torno al tiempo, a los astros y a los puntos cardinales	102
Sobre la pesca	104
La venta del pescado	106
Zumaya	107
Remontando el Urola hasta el puerto de Bedua y la Rentería de Oikina	107

A título de presentación

Islandia, en el gran ciclo invernal, es lo insólito. Quien ha vivido sus grandes tempestades, quien ha caminado bajo las cortinas de nieve que vuelan y avanzan en gigantescos remolinos sobre la superficie helada de la isla, quien ha sentido en su propio cuerpo toda la inmensidad del frío, ése no la olvidará jamás. La isla del fuego y del hielo se te mete tan dentro, que el recuerdo de su desolación se marca de forma indeleble en el pensamiento y en el vivir.

Es en el siglo XVII cuando llega hasta aquellas costas una expedición vasca a la búsqueda de la ballena y el bacalao. Sin que ellos lo sepan quizá, es la última gran aventura marina de los vascos a través de los mares que habían dominado durante siglos.

Son los años en que Islandia es un monopolio de los daneses, y la isla conoce uno de los periodos más trágicos de su existencia, esquilhada por quienes la gobiernan desde Copenhague. Son los años en que Petursson escribe su obra *Himnos de la Pasión*, cuya lectura fortalece al tiempo que consuela al pueblo en sus aflicciones. Mientras, el autor, párroco rural, llevando una vida de miserable pobreza, padece de lepra. Son los años en que las Sagas, la leyenda de la llegada de los irlandeses como primeros pobladores de la gran isla, la historia del arribo a Groenlandia de Erik el Rojo, y el descubrimiento de América por Eiriksson, amenazan con borrarse para siempre, en la misma medida que el pueblo mismo parece extinguirse.

Dicen que fueron tres barcos vascos los que alcanzaron aquellas inhóspitas costas, pero dicen también que los tres barcos se hundieron en medio de una violenta tormenta.

Los naufragos que alcanzan la costa tienen que soportar el largo invierno polar. Atacan y son atacados. El saqueo y el pillaje son sus medios para sobrevivir. Al final, y en un acto de piratería, toman al abordaje un barco extranjero. Se dice que fue así como sólo unos pocos de todos los que partieron lograron regresar a sus puertos del Golfo de Vizcaya. No sé si es historia o leyenda. Al final, como diría un amigo mío, es siempre el Gran

Espectáculo de la Tragedia, lo que queda. El sacrificio inútil. El esfuerzo. El luchar y luchar.

No sé, este relato, entre la historia y la leyenda, tiene algo de simbólico. Era el tiempo en que el mar no tenía límites para los vascos. No existían tratados de pesca, ni bisectrices que rompieran los mares como alambradas. Era el tiempo de los hombres valientes y audaces, para los que su libertad estaba más allá incluso de donde el viento podía empujar sus velas. Y sin embargo, por paradójico que parezca, aquella extraordinaria singladura marcó en el silencio de los acerados mares boreales el principio del fin del inmenso Mar de los Vascos...

Aya: la fabricación de las anclas

No es la primera ocasión en la que decimos que el ancla es la compañera inseparable de la embarcación. De la misma manera que al pastor no nos lo imaginamos sin su cayado, tampoco concebimos un barco si su correspondiente áncora¹. Y creemos que con esta consideración, su antigüedad, la del ancla, escapa de los predios de lo dubitativo. Vetustez que, por otra parte, la tenemos bien probada por diferentes ejemplos iconográficos y estelas discoideas, sin olvidarnos de la numismática grecorromana.

En las ferrerías, en algunas de ellas, se elaboraba el ancla de diferente peso y medida. En las ferrerías, a golpe de pesado martillo o *gabia*, accionado a brazo o por medio de la fuerza hidráulica, se forjaban la caña, el arganeo, la cruz y los brazos del instrumento. Y ahora acude a nuestro magín la leyenda que cuenta que el cangrejo fue el motivo en el cual se inspiraron los hombres de mar para trazar la línea del ancla.

El Padre Larramendi observa que las *cerraolas* o ferrerías mayores son indispensables para las anclas que pasan de los cuarenta quintales, y que para las anclas pequeñas o anclotes son suficientes las *tiraderas* u *olak* o ferrerías pequeñas².

Mas sería en la primera mitad del siglo XVIII cuando esta actividad habría de experimentar una profunda transformación en cuanto al sistema de trabajo, selección de primera materia y peso de la pieza forjada. Y en este avance industrial tuvo influencia capital la presencia de un artesano y ferrón de Aya. La intervención de Juan Fermín de Guilisasti, quien labrando en su ferrería de *Arrazubia*, emplazada en el barrio de Santiago, de su pueblo natal, consiguió, en 1739, forjar un ancla de setenta y dos quintales, peso no logrado hasta entonces por nuestros ancoreros.

1. Juan Garnendia Larrañaga: «*Euskal Esku-Langintza. Artesanía Vasca*» vol. 2 p. 71

2. Manuel de Larramendi: «*Corografía de Guipúzcoa*». Edición 1822, p. 66.

De una memoria fechada en 1787, que se extiende acerca de las vicisitudes de Juan Fermín de Guilisasti y la industria de anclas, respetando su grafía extractamos lo siguiente:

I. La Divina Providencia parece que tenía reservado para el feliz Reynado del Señor DON CARLOS III, el fomento, la perfección y los nuevos establecimientos de manufacturas de fierro en Guipuzcoa (...).

FABRICA DE ANCLAS

IV. Juan Fermin de Guilisasti, Natural, y Vecino de la Villa de Aya, con Obrador para fabricar Anclotes de hasta siete quintales en Arrazubia, a tres leguas de distancia del puerto de San Sebastián en Guipuzcoa, fue el primero que se atrevió en España a fabricar Anclas grandes.

V. Para ello estuvo ocultamente en Olanda aprendiendo el mecanismo de esta Fabrica; y sin concluirlo, tubo que escapar, porque corría riesgo su vida; pero de allí trajo y estableció en su Obrador el Pescante mayor, con que se manejaban las de magnitud; el Mazo grande de 18 a 20 arrobas de peso para hacer la unión de los brazos; el uso del Carbón de piedra, cuya actividad es indispensable para la firmeza de las soldaduras de ellos; el conocimiento del temple de estas, y algunas otras cosas conducentes a la perfección, y economía de su Obra.

VI. A este famoso guipuzcoano debe su Provincia, y el Reyno, toda la introducción en España de una Fábrica precisa, y las ventajas de que tengan los Baxeles del REY y del Comercio excelentes Anclas, y a cómodos precios; quando antes se traían de Olanda a grandes costos; de forma que no sólo ha cesado el lucro que sacaban de España los Olandeses con este motivo, sino que se ha trasladado a ella la ganancia de las crecidas porciones de Anclas que, se llevan continuamente para Portugal, Francia, y aun Inglaterra; estando para ello en egercicio las Ferrerías, que havia en Guipuzcoa y haviendose aumentado muchas más; con lo que se ha dado empleo a infinitos Operarios del Pais, circulando en la crecida proporción de doblones, a que asciende anualmente este Ramo de Comercio tan útil, como costando la primera materia, que es la Vena, un real escaso el quintal, después por la maniobra ha llegado a pagarse hasta 217 reales y medio en las Anclas grandes (...).

VIII. En efecto en el resto de aquel año (1739) trabajó Guilisasti un Ancla de 72 quintales Guipuzcoanos, que por el siete por ciento de aumento corresponden a 77 de Castilla; siendo ésta la primera de magnitud, que se ha fabricado en España; Sobre la qual el mismo Señor Marques de las Casas, que sucedió a Urioste en el Ministerio de la Marina, de Guipuzcoa, que el Señor Infante Almirante General quedaba enterado de haver concluido el Maestro Juan Fermin de Guilisasti un Ancla de 72 quintales con toda perfección, como tambien haver dado principio a otra de 62; y en 18 de Abril siguiente contextó que su Alteza queda informada por su carta de 12, de haver el mismo Guilisasti concluido con el acierto que acostumbraba otra Ancla de 70 quintales de peso a corta diferencia.

IX. Desde aquella Epoca ha continuado en esta Provincia la Fabrica quantas Anclas grandes y pequeñas ha necesitado la Armada, y su remesa a los Departamentos de Cadiz, Ferrol, y Cartajena, (...), a la Havana, y a los demas parages, en que se han construido y habilitado los Baxeles de S.M. no solo en la Ancoreria

del referido Guilisasti, a quien sucedió su hijo Juan Antonio Guilisasti (que falleció en 1.º de Julio de 1784, dejando por herencia al suyo Juan Fermin la aplicación del ejercicio) sino en diferentes Oficinas, que se han extendido por la Provincia, existiendo al presente en ella, las 18, de la Viuda y tres hijos menores del referido Guilisasti en Arrazubia, de Don Miguel de Iriarte Belandia en Urnieta, de Don Miguel de Zatarain en Lasarte, de Don Sebastian Labayen en Fagollaga, de Don Pedro de Zatarain, de Geronimo de Goicoechea y de Manuel de Ibarrola en Usurbil, de el Abogado Don Martin de Legarra, de Martin Joseph de Amestoy, y de Millan de Arteaga en Villabona, de Manuel de Egaña, de Santiago Rezabal, de Francisco Rezabal, de Martin Felipe de Barandiaran y de Ignacio de Amestoy en Ernani, del Escribano Don Joseph Ignacio Gamon en Renteria, de Martin Manuel Larrondobuno en Tolosa y de Francisco Antonio Jauregui en San Sebastian, en el barrio de Santa Catalina (...).

X. En estas Oficinas, se trabajan continuamente Anclas para la Armada y Particulares.

XII. En el propio año (1752) nombró el Rey por Inspector de Anclas al citado Juan Fermin de Guilisasti, con el sueldo de 40 escudos de vellón al mes; y entonces formó él un estado de las dimensiones principales, que debían tener las mas usuales de 72, 66, 61, 36, 33, 31, 30, 28, 25, 17, 14, 13, 9, 8 y 7 quintales, siendo las de la primera clase de 72 quintales por pies, pulgadas y líneas del Pie del Rey las siguientes (...).

XIII. En la Fabrica de cada Ancla de 72 quintales suelen emplearse por 10 días un maestro principal con 20 reales de jornal, o 5 reales por quintal, que es lo mismo, porque se trabajan 4 al día, un segundo Maestro con nueve reales y 10 Martilladores de a 6 reales: los Tochos y Saplás, que entran en su formación merman hasta un ocho por ciento, que equivale a seis quintales: se consumen en las fraguas al pié de 160 cargas de carbón de roble, regulado en el día a 12 reales, y de 100 quintales del de piedra de Inglaterra a 9 reales, que considerando a 60 reales de vellón el quintal de 100 libras Castellanas del fierro, porque el quintal macho de 150 libras guipuzcoanas, que producen 160 de aquellas, viene a costar al Fabricante 96 reales y agregando un real de vellón de conducción de cada quintal de Ancla desde la Ancoreria hasta el Muelle de San Sebastian, y de pesarla, y marcarla, se puede calcular que puesta en él le tienen de costo 9.174 reales de vellón; bien que cuando se hacen varias de distintos portes a un tiempo; trae el fabricante de su cuenta la vena; tiene la ferrería propia en que reducirla a fierro; ajusta por si los Montes para cortar la leña, y hacerla carbón; compra tambien de primera mano el de piedra, zela sobre los desperdicios de cada cosa: y cuida de que se hagan bien las caldas, para que no sea necesario el repetirlas, se logra el conseguir mayor ahorro en el total costo; pero, aun sin estas economías, pagando por dicha Ancla 10.800 reales de vellón al mas bajo precio de 150 reales el Quintal, convenido para las de su peso, le resulta un quince por ciento de utilidad por su Oficina y Comision.

XVII. En el año de 1749 mandó el REY al Ministro de Marina de esta Provincia elegir, y comprar sitio y edificar de plantas un Obrador de Anclas, en que se fabricasen de su Real cuenta; compróse junto a la Villa de Renteria, a una legua de San Sebastian; y en poco tiempo, a fuerza de doblones llegó la fabrica a estado de cubrirse; pero en este intervalo se suscitaron émulos del proyecto, y recursos a la Corte con figurados perjuicios, y se mandó suspender la Obra, que quedó a la inclemencia por muchos años, hasta que en el de 1770 se vendió de orden de S.M. estableciendose allí una Fanderia, como después se dirá.

XVIII. De resultas hizo el primer Asiento de Anclas con S.M. la villa de Ernani, por 4 años a contar desde principios de 1751(...)³.

Ha sido aludida la fecha de 1751 y el Asiento de Anclas con el Rey. Y aquí conocemos al P. Larramendi como defensor, fogoso defensor, de esta villa guipuzcoana y en posición abiertamente encontrada con Juan Fermín de Guilisasti, para quien el jesuita andoaindarra no guarda mucha consideración y respeto en sus manifestaciones.

Agregaremos ahora, que el 31 de Agosto de 1750, se llevó a efecto el contrato entre el Gobierno Español y las ferrerías de Pagollaga, Picoaga y Ereñozu, por el cual estas industrias se obligaban a labrar anclas y anclotes por un peso total de veinte mil quintales de hierro por año⁴.

Mas este Asiento de Anclas fue motivo de roces y disputas interesados y en ellos, como ya dejábamos ver, la villa de Hernani tuvo en el P. Larramendi a uno de sus más decididos defensores. Pero esta intervención le habría de llevar al jesuita andoaindarra a varios enfrentamientos, entre otros con la persona del ancorero Juan Fermín de Guilisasti. Con este ferrón de Aya, innovador de la forja del ancla y de quien el Capitán de Navío Francisco de Oquendo, que de paso diremos no le distinguía con su afecto, comentaría se trataba de un «inventor de este modo de fabricar de que cuantos ven quedan admirados»⁵.

Pero veamos a continuación algunos de los juicios que a Larramendi le mereció esta discordia:

«HISTORIA HORRENDA SOBRE EL ASIEN TO DE ANCLAS».

Un tomo entero no bastaría para contar la historia del Asiento de Anclas en Hernani con el Rey. Háiale tenido diez años el Intendente, haciendo compañía con su suegro y con Joan Fermín, maestro ancorero: y a nombre del Rey destruyeron a todos los dueños de las Herrerías de la costa y sus ferrones y gente sin numero que se mantenía a título de ellas, con poquisima utilidad del Rey y provechos increíbles de los del trato. Consumieron los carbones de aquel distrito y quisieron hacer lo mismo con los de este otro lado. Engañan a Ensenada y al Rey, y sacan despacho para levantar oficinas Reales en Renteriola a costa del Rey. Compran sitio para Herrería grande, oficinas de anclas, basilica, jardines, teatro de pelota, bosques para caza, y dieron a todo el nombre de «Real Sitio de Santa Bárbara», para lisonjear a la Reina.

3. Juan Antonio Enríquez. «Memoria sobre la fabricación de anclas (...)» 1787. San Sebastián.

4. Andoni de Soraluce: «Riqueza y Economía del País Vasco», p. 107.

5. Fausto Arocena: «Guipuzcoa en la Historia» p. 131.

INFAMIA HORRIBLE.

No pudiendo sufrir los enemigos la felicidad con que iba el Asiento y su fábrica de anclas traman la infamia más negra del mundo. Por Navidad era el plazo de pagar a los oficiales, carboneros, acarreadores, etc. Pide el Asiento al Intendente 300 mil reales que estaban antes mandados pagar. Era ya Diciembre y suspende la respuesta para que, viendo que no les pagaban, se amotinassen todos contra el Asiento. Y en lugar de eso, hacen un proceso horrendo, visitando por orden del Intendente, Joan Fermin, con testigos del infierno, con un delegado, las herrerías y oficinas, con cuanto habia de ellas, condenándolo todo como perjudicial al servicio real. Cierra el proceso y envíanlo por la Mala, y responde entonces que no ha lugar lo que pide el Asiento.

FIN DEL ASIEN TO Y SUS GRANDES UTILIDADES.

La conclusión fue que a los cuatros años cumplió el Asiento lo ofrecido, contra la expectación de todos: dió el primer medio año más anclas al Rey que en diez años el Asiento del Intendente. Descubrió mejores ancoreros (...) se ahorraron a la Real Hacienda de presente más de 300 mil pesos que iban a gastarse en Renteriola a título de anclas, y aun gastados, estaría por hacerse la primera de ellas; aseguró la fábrica de ellas en España, siendo las mejores, más sólidas y más hermosas del mundo; llenó de ancla de todo porte al Ferrol y su Arsenal (...); libró al país de su ruina y en especial a los dueños de herrerías, a sus ferros y a innumerables pobres dependientes que quedarían por puertas.

QUISIERON LEVANTARME UNA ESTATUA.

Los cuales todos me aclamaron padre la patria, y querían levantarme estatua, si no lo hubiere yo impedido. Todo esto callaron a nuestro Padre cuando le escribieron el estrépito de las anclas, como impropio de un jesuita⁶.

En 1752 figuraban en Guipúzcoa setenta y tres ferrerías. En lo que respecta a Hernani leemos: «Ay tres, a la una se llama Fagollaga es de la villa, a la otra Hereñozu, de los hijos menores de Dn. Joseph Ignacio Duque de Estrada, a la otra Picoaga de la casa de Veroiz, estas trabajan Ancoras que de labrar fierro, y de tener montes para carbón labrarian ocho mil quintales».

En este mismo censo vemos que en Aya había cinco *olak* o ferrerías, «en la de Arrizterazu se labra ochocientos quintales, su ferron Ignacio de Echave. En Recondo, y en Arrazubia labran mil seiscientos quintales, su ferrón Juan Fermin de Guilisasti, Maestro de Ancoras».

En Mañaria labran seiscientos quintales, y su ferrón es Juan Baptista de Agote.

6. José Ignacio Tellechea Idígoras: «Autobiografía y otros escritos del P. Larramendi» pp. 37-38, 41-43.

En Manterola labran seiscientos quintales y su ferrón es Ignacio de Arrillaga⁷. Por nuestra parte añadiremos que en el Conde de Peñafiorida teníamos al propietario de las ferrerías donde Guilisasti aparece de ferrón.

En 1785 llegaba a San Sebastián, como Maestro Principal de la Provincia, don Juan Antonio Enriquez, quien después de discutir todo lo posible a los ferrones el precio de venta de las anclas, «*formó un Edicto comprehensivo de las condiciones más ventajosas al Rey (...)*»:

CONDICIONES

1. Se entregarán las Anclas en el término de veinte meses, conduciéndolas a su costa el Fabricante hasta ponerlas en el muelle de San Sebastián, lo más inmediatamente que se pueda al Pescante de carga.
2. Sólo se admitirán en el peso un quintal de más, y tres cuartos de menos en las de 7, hasta 30 quintales (...).
3. Han de tener las dimensiones y proporciones correspondientes a su respectivo peso, según el arreglo que hizo el Inspector de Anclas, Juan Fermín de Guilisasti en 27 de Mayo de 1757 (...).
4. Deberán ser fabricadas con fierro de vena de Somorrostro, u otras del Señorío de Vizcaya, y no de la Provincia de Guipúzcoa.
5. La Soldadura, o unión de las piezas, de que se componen las Anclas, ha de estar hecha con toda solidez, y acabadas en toda perfección, sin pelos, ni grietas, que ocasionen desconfianzas.
6. El ojo del Chio, sin ser mayor de lo que debe, ha de permitir que el arganeo juegue libremente (...).
7. El Ancla, colgada por la Caña, en el punto donde se equilibra, ha de producir al golpe de un mazo en cualquiera extremo un sonido campanil limpio, sin cerdeo, a proporción de su tamaño.
8. El Fabricante ha de costear los gastos del peso, y marca de las Anclas al tiempo de su recivo.
9. Se ha de sujetar no solo al reconocimiento que haga el Inspector de Anclas, al tiempo que se vayan fabricando (...) sino también al examen, que practique a toda su satisfacción al tiempo del recibo en el muelle de San Sebastian, y a las exclusiones que haga de las defectuosas, retirándolas de su cuenta el fabricante.
10. Se hará el pago con puntualidad en oro, o plata, dentro del término de diez días, después de entregada cada partida en dicho Muelle.

7. Archivo Municipal de Hernani. C.S. III-4^a pp. 194-196.

11. Y finalmente firmará la obligación el fabricante, y con él como su abonador otro fabricante o sujeto acreditado de la satisfacción del Ministro de Marina de la Provincia (...)»⁸.

En 1799, Guipúzcoa contaba con diecinueve obradores de anclas, en los cuales se empleaban ciento setenta y dos operarios y «las anclas se llevan a las Provincias del Reyno y a Francia»⁹. Estas industrias que forjan el ancla, a fines del siglo XVIII, se repartían por San Sebastián, Usúrbil, Hernani, Urnieta, Aya y Tolosa¹⁰.

8. Juan Antonio Enríquez. ob. cit. 1787. San Sebastián

9. «Censo de frutos y manufacturas de España e Islas adyacentes». Madrid en la Imprenta Real. Año de 1803.

10. *Anuario de Eusko Folklore*. Tomo IX, 1929, pág. 103.

Bermeo

MAGDALENAS, CUANDO BERMEO MANTIENE EL RITO DE SU DOMINIO SOBRE LA ISLA DE IZARO

La verdad, yo me pongo el traje y la corbata cuando debo, pero cuando quiero aprender de mi país, me calzo las botas de montaña, o cojo el pantalón mahón de arrantzale, y me hundo entre mi pueblo.

Pobres estrelladitos que van por la vida con papelitos repletos de tinta que se borra, sin saber que el alma del pueblo está escrita en ese viento que no cederá jamás. Yo siento lástima por aquéllos que no comprenden a un viejo pueblo. ¿Saben por qué? Porque no es viejo. Sólo que no hay que ir por la vida con los ojos tapados. Esconder esa realidad es negar que mañana amanecerá...

Todos aquellos que pretenden encasillarnos, rodeados de cuatro libros, y desde un cómodo sillón, son como esos que van de fiesta y se emborrachan pronto, *Ur txikitako arrastrerue* (arrastrero de aguas poco profundas), que dicen en Bermeo.

Bermeo es un pueblo de una casta especial. En alguna medida es el alma vasca, rompedora, sentimental, llena de vida. Se ve que esa localidad fue, hasta el siglo XIV, el puerto más importante de Vizcaya. Sólo así se comprende esa forma de ser de las gentes de Bermeo.

El día de Santa María Magdalena, 22 de Julio, Bermeo acude a la isla de Izaro para renovar su derecho de propiedad sobre este islote, ese bello y estirado peñasco que parece empeñado en cerrar la entrada a la ría de Mundaka. Se dice que el origen de este festejo es muy antiguo. Cuentan que, siglos atrás, Bermeo y Mundaka estaban en lucha por la posesión de la isla de Izaro. Por fin, para terminar con las contiendas, decidieron que la isla pertenecería a aquella localidad cuya trainera llegara la primera al islote, y llegó primero Bermeo.

De este modo, en la mañana del 22 de Julio, el alcalde de Bermeo arroja una teja al mar desde una embarcación situada al Norte de la isla de Izaro.

No olvidemos que la teja es un símbolo de propiedad en toda Euskal-Herria, y que incluso se ponen trozos de teja bajo los mugarris.

En la mañana, tras la misa en la iglesia gótica de Santa Eufemia, de Bermeo, junto a Portu-zarra (o Portu-txikixe), al pie de la torre de Ertzilla, el puerto de Bermeo va tomando una animación inusitada. Son cientos de personas que van ocupando toda clase de embarcaciones. Lo popular; la ropa azul de arrantzale, y el pañuelo al cuello. Y el bocadillo en el bolsillo.

Hacia el mediodía se sale en dirección a Iزارo. Los que se han de quedar se agolpan en los muelles, aplauden, mientras las mujeres animan la partida con prolongados irrintzis. Los pesqueros hacen sonar sus sirenas. Las gentes que ocupan la cubierta de los vapores cantan sin cesar: «Bermeo fama asko, baña diro asko...» El mar se rompe en miles de olas de blanca cresta.

La embarcación que lleva a las autoridades se detiene próxima a Iزارo. Motoras, pesqueros, merluceros, bateles, todos, forman como un cerco gigantesco en torno a la isla. Se produce como un gran silencio. Una pequeña motora, llevando a cuatro concejales de Bermeo, parte en dirección a Iزارo. El silencio es total. Llega hasta nosotros el rumor de la rompiente en el islote. En un momento la ikurriña domina Iزارo. El estruendo es indescriptible. Canciones, pañuelos, gritos, sirenas. Momentos después, tras recoger el acta, el alcalde de Bermeo arrojará a la mar la teja que simboliza un año más la propiedad de Bermeo sobre Iزارo.

¿Y después? ¿Después? A Elantxobe, contemplando los paredones del peñasco de Ogoño. El alcalde de Elantxobe (este año, alcaldesa) espera en el puerto al de Bermeo. Cambian las varas. Por un día el alcalde de Bermeo manda en Elantxobe hasta que abandone esa población encaramada en los acantilados.

El puerto de esa pequeña localidad vizcaína se llena de embarcaciones. La fiesta es todo un mundo de alegría, de música, de cánticos. Es un festejo que no terminará hasta media tarde, cuando se emprende rumbo a Mundaka.

Navegamos dejando ahora Iزارo a estribor. Los acantilados del cabo Ogoño nos muestran sus oscuras cuevas. Matxitxako queda hacia Poniente. En el muelle de Mundaka espera también el alcalde. Nuevo cambio de varas. Una vez más el alcalde de Bermeo gobierna en Mundaka durante parte de la larga tarde de estío. Se va hasta el edificio del Ayuntamiento, donde tiene lugar un aurreku de honor. De regreso, de nuevo en el puerto, los alcaldes recuperan las varas símbolo de su autoridad en sus respectivos municipios.

El pesquero corta el agua en dirección a Bermeo. Es toda una flota. El estruendo es inimaginable. De nuevo las canciones, la música, las sirenas de las embarcaciones, y todo ello sumergido en un mundo vivo, plagado de

color. Es una fiesta auténtica, sin mixtificar. Allí, en alguna medida, no existen los horarios, es el festejo hecho por Bermeo, para Bermeo, y también para Elantxobe y Mundaka.

Dice la canción:

«Neskazarrak joaten dira Madalenara, Madalenara, Madalenara; Santiari ezkatzeakoak nobio bana, nobio bana, nobio bana...

(Las chicas solteras van a «Magdalenas» pidiendo un novio...).

Y docenas de gargantas repiten las estrofas sin cesar.

Si la partida de Bermeo es algo, la arribada no hay quien la cuente. Miles de personas esperan entre cánticos y flamear de pañuelos, al tiempo que aplauden al alcalde y a los concejales de Bermeo.

La banda de música de Bermeo espera en el muelle. Y a los sonos del *Zortziko de la Magdalena*, las autoridades se encaminan hacia el Ayuntamiento.

¿Y a partir de entonces? «¡Achtung! Grun-grungrun». «¡Alarma! ¡Hundido!». ¡Ayálfara!, ¡Ayálfara!, ¡Gora ta bera!, ¡Bera ta gora!, txofera txistera...».

–Luis, noiz iritsi zinen etxera?
(¿Luis, cuando llegaste a casa?)

–Laurden gutxitan...
(a menos cuarto).

CANCIÓN DE MAGDALENAS, DE BERMEO

Por su interés incluyo la letra de la canción de *Magdalenas*, de Bermeo:

«Maria Magdalena zeugana nator
belaunbiko Maria Magdalena zeugana nator
belaunbiko, belaunbiko
jarri bagarik iru meza entzuteko
la la la la ren, la la la ran.

Izaro islian Magdalen egunan
erromeri egiten da urtian, urtian,
txalupakin gaztediya Ayuntamentu jaunari
estropadan laguntzeko sajiran gero etorri».

Miguel y Francisco nacidos en 1825 y 1832, respectivamente, continuaron con la industria de su progenitor. Ignacio estableció su herrería en Iciar, y José María hizo otro tanto en Motrico, donde sus descendientes cuentan con una moderna industria de forja de hierro.

Pero volvamos a la fragua *debarra* de la Calle Vieja, en la cual, como llevamos señalado, trabajaban los hermanos Miguel y Francisco Odriozola. En la Calle Vieja, a la muerte prematura de Miguel –falleció a los 33 años–, al frente del negocio quedaba su hermano, y la producción de la fragua vendría a ser idéntica a la vista con su padre, Juan Bautista.

Francisco Odriozola tuvo rica descendencia: una chica y seis varones. Estos, Miguel, Angel, José, Ignacio, José Ventura y Narciso, siguieron fieles a la tradición artesana de la familia, puesto que todos ellos se dedicaron al oficio de sus mayores.

Miguel Odriozola emigró a Méjico y, como acabamos de apuntar, en la forja del hierro encontró el medio de vida. Angel trabajó en Laedo, villa en la cual su familia tiene un taller mecánico. Los otros cuatro hermanos no se alejarían del taller casero, continuaron en la fragua o *sutegia* de su padre, si bien, uno de ellos, Ignacio, terminó sus días accidentado, siendo joven todavía.

En José Odriozola teníamos al padre del último artesano de esta familia, que ha trabajado en Deva. José murió en 1934, a los 64 años, y en fechas posteriores fallecieron sus hermanos y compañeros en el cotidiano quehacer. Según escuchamos a Fermín Odriozola, la técnica de forja seguida por aquellos herreros apenas difería a la empleada por él.

Fermín Odriozola Urmeneta nació en Deva, el 7 de julio de 1898. En este antiguo herrero tenemos a un hombre alto y de fuerte complexión, simpático y un poco socarrón. Su conversación es concisa y clara en lo referente a lo que fue su oficio; mas si la charla escapa al tema interesado, pronto, con vasto anecdotario, nos descubre los amplios y al mismo tiempo minuciosos conocimientos de su villa natal, así como de la vida y milagros de los *arrantzaleak* y *mariñelak* de los puertos vecinos.

La niñez de Fermín Odriozola se repartió entre la escuela, algunas *eskol-igesiak* –faltas a clase sin permiso de casa– y el taller. Siendo esto así, no tardaría en familiarizarse con los secretos de la fragua y el yunque de su padre y sus tíos. Pronto se convertiría en un maestro *errementaixa*.

Su primitiva fragua se ubica en un local cuyo propietario era Juan Venancio de Araquistain, durante varios años Registrador de la Propiedad, en Azpeitia y Tolosa, villa esta última donde falleció, y autor de varias obras, entre las que recordaremos *El Baso-Jaun de Etumeta*, *Lelo kantzoa* o *El Canto de Lelo* y las *Tradiciones vasco-cántabras*.

De las palabras, dedicadas a recordar a los distintos herreros *debarras* de la familia Odriozola, pasaremos a la producción de esta industria. Para ello iniciaremos nuestro empeño con el ancla. Cometido que nos brinda la oportunidad de asomarnos un poco al campo de esta actividad, de tan acusado interés en el pasado de nuestra industria del hierro, y por ende tan vinculada con la vida de las ferrerías u *olak*.

No nos fijaremos, salvo mera y accidental cita nominal, en la presencia, importante sin género de duda, de Guilisasti y Francisco Antonio de Oquendo en esta antañona actividad ancorera, como bien sabemos sujeta a abundantes disposiciones que regulaban la calidad del hierro empleado, el peso y su correspondientes medidas, entre otros extremos. Ni tampoco nos detendremos en las numerosas vicisitudes que estos, y otros hombres, atravesaron en función de ésta su problemática fabril. Pero sí, y antes de adentrarnos en la herrería de Deva, traeremos a colación un par de referencias concretas acerca de la técnica de la forja del ancla, a las que seguirá un escrito que descubre algo de las inquietudes de nuestros ancoreros, allá por los últimos años del siglo XVIII.

De carta dirigida por Oquendo al marqués de la Ensenada corresponde el siguiente texto:

«...modo en que se labran las anclas en Inglaterra, Holanda y Francia. Me aseguran que toman varias barras sueltas, sean de cuadradillo o cavilla, y las atan todas juntas con varios listones de fierro, formando así un fajito que casi llega a igualar el grueso de la asta que ha menester la ancla que intenta hacer. Este atadito de barras va calentado hasta que lleguen a unirse todas ellas, aunque, a la verdad, será quasi inasequible el hacer bien perfectamente esa operación. Después les ponen por encima zaplas o planchas caldeadas; y por este medio, como quedan cubiertas aquellas barras, es imposible de conocer si está bien o mal unidas.

Pues es distinto el método que se observa en este país. Aquí se toman tochos reducidos en la misma ferrería a las medidas y tamaños de que ha de ser la ancla que se debe hacer. Estos tochos se llevan a las oficinas, y aquí se van uniendo uno á uno, hasta que lleguen a formar lo largo de la asta que se necesita, dándole nuevas caldas y cubriendo las uniones con zaplas bien caldeadas. De modo que, como son dos únicas piezas las que se van a unir en cada vez, y esas puestas en calda cada una en su respectiva fragua, es más fácil de acertar ese punto y verificar la unión de estas dos, que no la de tantas barras que se calientan en una sola fragua y se han de caldear de una vez, y también unir las de todas ellas igualmente»¹¹.

«A ver la gran fábrica de anclas; se fabrican de ochenta y tres quintales, y de ahí abajo; se emplea el carbón de leña sólo para unir los tochos; para lo demás, de piedra (...).

11. Esta carta la recojo de «*Riqueza y Economía del País Vasco*», págs. 108-109, de A. de Soraluze, y su texto, aunque más completo, cambia algo del que facilita F. Arocena en su «*Guízcoa en la Historia*», pág. 132.

Es admirable la facilidad con que se fabrican las anclas: manejada la pieza de hierro por medio de una cadena que la sostiene sobre una especie de cigüeñal, catorce hombres golpean incesantemente sin tropezarse ni perder su vez, exactamente medido el tiempo de los trece golpes, con el que necesita cada uno para levantar y volver a enarbolar su mazo y descargar el suyo. Las palanquetas, moldeadas sus cabezas a golpe; seis a la vez; vi hacer una de 18. Tendré lista de estos cíclopes y sus sueldos; los más, del país, a siete y medio reales de jornal; los vizcaínos, doce, diez y seis y veintidós (...)¹².

Memorial de varios ferrones y ancoreros, suplicando se hiciesen presentes al Rey los perjuicios de la prohibición de extracción de anclas a Portugal.

«M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa

Los infraescriptos Ferrones y Ancoreros, humildes hijos de V.S., con todo rendimiento representan a V.S., que el abatimento a que ha llegado la fabricación de los herrages es por demás, especialmente desde que el Rey Nuestro Señor tubo por conveniente prohibir la extracción de ellos para el Reino de Portugal, única salida de este ramo en el día; y que por falta de ella, aquel Reino no puede menos de recurrir a nuestros mismos enemigos por este artículo para mantener la gran Navegación y Comercio que está haciendo; prescindiendo aun de su Real Armada: De modo que malogrando nosotros este ramo de Comercio activo, en vez de atraer su equivalente físico, a ojos enjutos estamos viendo perecer estos Gremios, sostenidos por cierto de estos bravos naturales, cuya ambición en faenas tan rudas no pasa de unas miserables habas, y maíz, o un poco de pan con agua; al mismo tiempo que los portugueses están manteniendo la fabricación y población inglesa con el regalado numerario con que de precisión tienen que pagar este artículo por carecer de él.

Nada puede ser más patente, que a la notoria discreción de V.S. esta doble ruina del Estado, pues al paso que V.S. ve perecer estos tristes Oficiales, la Navegación Portuguesa está fomentando a nuestros enemigos con las armas más fuertes que se conocen en la naturaleza, que son la población, y el numerario.

Si el escrúpulo de que dimanó aquella prohibición se funda en que indirectamente se pueda valer el enemigo de estos útiles, nada más fácil que convenirse que hoy la Marina Real y Mercantil de Portugal sobre puján en consumo a todo lo que se puede extraer de aquí de esta mercadería.

No podemos persuadirnos que el piadoso Corazón de su S.M. esté bien cerciorado de la fatalidad a que camina el Estado cerrando las puertas a un ramo de Comercio tan puramente activo, como que tendrá pocos el Reino tan congénitos y favorables, y tal vez ninguno en el mundo más perfeccionados; siendo su falta la causa de que nos veamos tan exhaustos del numerario: al paso que a este andar cuando el Reino necesite un garboso desempeño de estos renglones para sus necesidades, se verá sin fábrica, ni fabricante, horrorizando a cuantos miran los esqueletos de estos muladares: y el enemigo fomentando a porfía sus Fábricas y Comercio activo (...).

12. «Obras de D. Gaspar Melchor de Jovellanos». «Diario Séptimo (1797)», pág. 470 (1956).

Tampoco podemos prometernos que V.S. como Madre tan tierna pueda ya aguantar más sin repetir sus atentos ruegos a S.M. a vista de semejante ruina de una parte tan esencial de la industria del árido solar de V.S. cuyos Naturales después de haber padecido tanto con las dos fatales guerras que aún nos oprimen, pudieran tomar a mucha dicha salir de estos calamitosos tiempos lo menos mal que puedan, segundeados de estas y otras fábricas, que próspera la naturaleza deparó el terreno de V.S., y si no había de ver desolado en una época tan travajosa.

En consideración pues a cuanto va expuesto (...), interesándose muy de veras en el logro de la libertad de la extracción de todos los herrajes de V.S. al Reino de Portugal, y demás amigos (...). San Sebastián 17 de Septiembre de 1799. Firman (...).

«Luego que recibí la representación de V.S. (...), lo pasé todo al Señor Secretario del despacho de Hacienda para oír su dictamen; y posteriormente me dice, que esa prohibición con extensión a los remos y a todo puerto de España por el tiempo de la presente guerra, se resolvió por el ministerio de marina (...) con motivo de las fundadas sospechas que hubo de que estos artículos servían para surtir a los corsarios enemigos que infestan nuestras costas. Lo participo a V.S. (...). (Dirigido al) Sr. Diputado General de la Provincia de Guipúzcoa»¹³.

Y después de este escarceo laboral alcanzamos las puertas de la herrería de Deva.

El taller de Fermín Odriozola, emplazado, hasta su definitivo cierre en 1966, en Deva, y que recordaremos ha sido el último artesano de la dinastía, contaba, como elementos que bien sabemos son indispensables en este oficio de la elaboración del hierro, con un yunque o *txungurea* y una fragua o *sutegía* con su fuelle o *auspoa*, que el herrero o *errementaixa* lo accionaba a mano, sirviéndose de un varal del cual pendía una cadena o *katia*. Cadena rematada por un cruce de madera, que hacía de asidero. El conjunto formado por la vara, la cadena y el agarradero recibía el nombre de *traballa*.

La herrería contaba como útiles asimismo imprescindibles de trabajo, con un martillo de acero o *mallukia*, una tajadera o *tajaera* y varias tenazas o *tenazak* de distintos tamaños. Así como disponía de una mesa o banco *maixa* con un tornillo o *maieko tornua*. El interior de este *maieko tornua* estaba forjado y roscado o *aritua* en el mismo taller.

El herrero vestía un mandil o *mantala* de cuero, que le protegía del chisporroteo o *kalda* de la fragua. Sus antepasados, los mayores de Fermín Odriozola, iban ataviados con pantalón y camisa de lino, al color natural, crudo. Este tejido solía ser confeccionado por un artesano tejedor o *eulia* del mismo Deva, villa donde nuestro herrero conoció a dos de aquellas industrias caseiras. Al tejido de los aludidos *euliak* vino a remplazar la tela azul de mahón.

De la vasta producción del taller de Odriozola, nos fijaremos únicamente en el ancla o arpeo, en el arpón y en la fisga.

13. Archivo Prov. de Guipúzcoa. Negociado 23-Año 1798-Legajo 68.

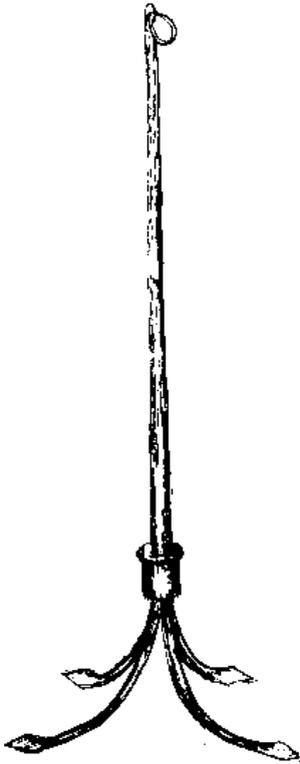
Para forjar el arpeo recibía, de Bilbao, hierro al vegetal. En el arpeo de veinticinco a treinta kilos empleaba un redondo de cincuenta milímetros de diámetro por un metro aproximado de largo. El artesano cogía esta barra con la mano y la llevaba a la fragua, donde la dejaba calentar o *goritutzen* hasta los seiscientos o setecientos grados. A continuación, asiendo uno de los extremos del hierro con la mano, lo depositaba sobre el yunque. Aquí, entre el forjador y uno o dos de sus ayudantes lo martilleaban o *mallotu*, de esta manera lo alargaban o *luzatu* y lo dejaban con uná ligera línea de cono. Fermín Odriozola tuvo primeramente dos ayudantes o *lagunak*, más adelante se quedaría con uno, y trabajó solo, cuando dejó de hacer el ancla.

Con lo que llevamos descrito hasta ahora se ha forjado la columna, eje o *kañie* del ancla. Seguidamente conseguía un orificio en el extremo o punta de la columna. En este agujero, de unos dieciséis milímetros de diámetro, realizado por medio de un punzón y con la barra en caliente, se pasaba un anillo o *bola* que, previo caldeado, lo dejaba debidamente cerrado. El anillo tenía de sesenta a setenta milímetros de diámetro interior y su preparado lo llevaba a cabo en caliente, martilleándolo sobre la punta o *muturra* del yunque o *txungurea*.

Tras esto venía la labor de aplicar las cuatro patas o *ankak* a la base del eje. Mas antes, el artesano *errementaixa* debería preparar estas patas, cometido que consistía en dejar sus puntas o extremos en traza de lanza. Para ello, para cada pata, se servía de un hierro de veintidós milímetros de diámetro y cincuenta centímetros de largo. Esta barra la asía con la mano, y después de pasarla por la fragua la dejaba en el yunque. Llegado a este punto, a golpe de martillo, solo o con ayudante, la aplastaría diez centímetros en uno de sus extremos, al que le daba línea de lanza o *lantzia*.

Más tarde, el herrero llevaba esta barra, rematada en lanza, y el eje central a la fragua, y ambas piezas, después de caldeadas, las retiraba al yunque, valiéndose para ello, una vez más, de sus manos. En el yunque, al tiempo que el forjador colocaba sobre unos diez centímetros del eje la pieza que iba a convertirse en una de las patas del ancla, el ayudante, dándose prisa, martilleaba las dos piezas hasta dejarlas empalmadas, reducidas a un cuerpo. Seguidamente, esta misma operación la repetía con las restantes tres patas. Concluida esta labor, la pieza en forja se llevaba a la fragua para, después de bien calentadas las patas, realizar debidamente su empalme o unión con el eje, *mallukatu* o martilleándolos fuertemente.

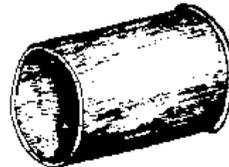
A continuación, el *errementaixa* o herrero cogía una llanta de hierro de doce milímetros de grueso, y una vez cortada con la tajadera la dejaba con un largo aproximado de treinta y dos centímetros. Con esta llanta, pasada por la fragua y martilleándola sobre el yunque, lograba un anillo o zuncho. Anillo que, calentado a ochocientos grados –y en realizar este cometido, al igual que en el resto de todo su trabajo se servía de sus conocimientos empíricos–, lo introducía por el extremo superior del árbol y lo descendía hasta donde arrancan las patas a las cuales, abrazándolas, venía a reforzar o *indartu*.



Ancla o arpeo



«Bola» o anillo

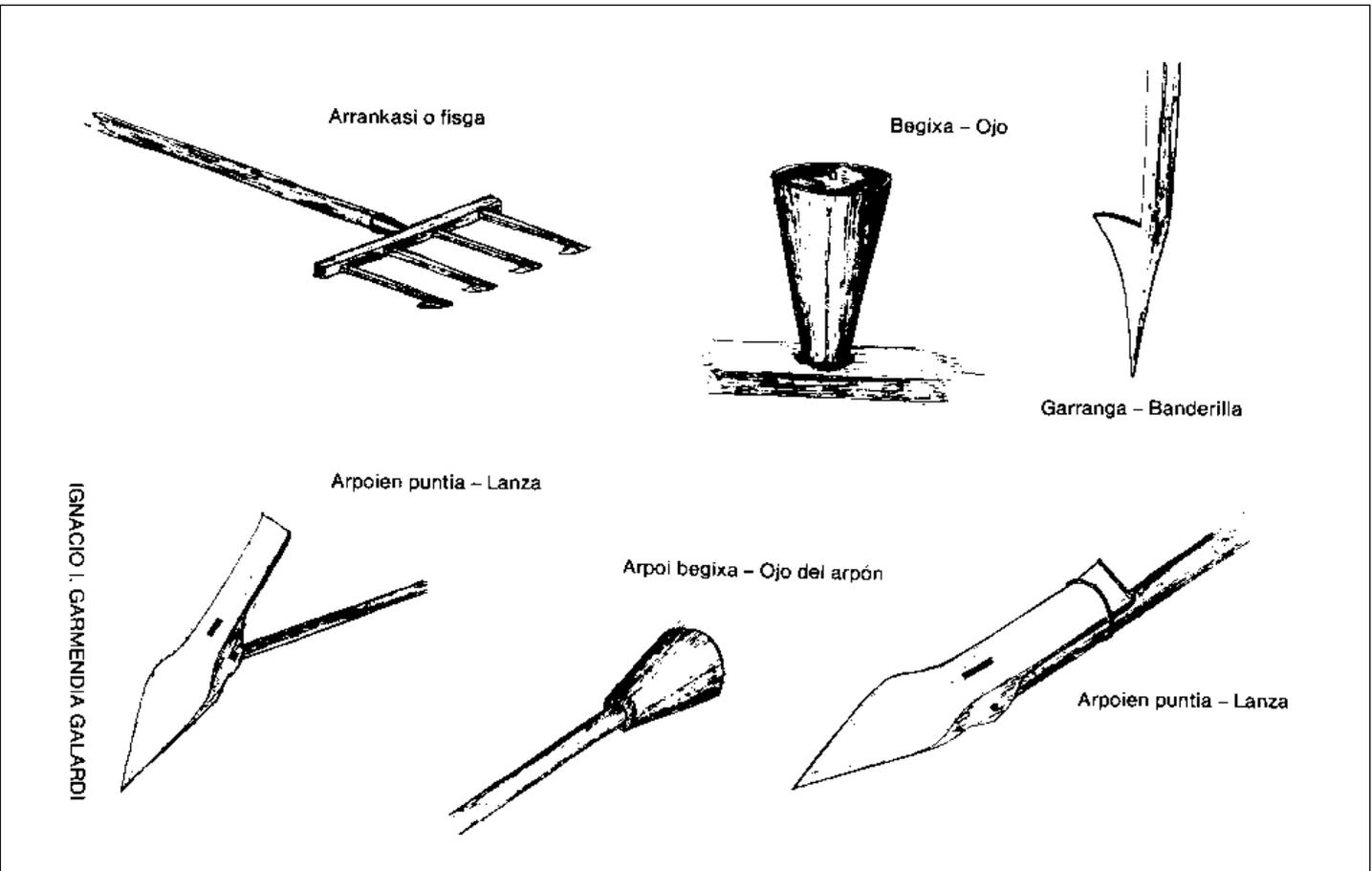


Anillo o zuncho



Aplicado de las patas o anakak

IGNACIO I. GARMENDIA GALARDI



Al artesano *errementaixe* restaba ahora el conseguir la indispensable forma arqueada de las patas. Y esto lo lograban en el yunque, *mallukatua*, entre el forjador y uno o dos ayudantes, previo calentado del arpeo a una temperatura dócil, de cuatrocientos o quinientos grados.

Las medidas de las piezas de hierro que llevamos facilitadas corresponden, como se ha señalado, al ancla de veinticinco a treinta kilos, que era la mayor que se forjaba en este taller de Deva, donde se hacían también otras de veinte, quince y diez kilos.

Los clientes del herrero Fermín Odriozola se repartían entre los *arrantza-leak* de Motrico, Zumaya, Guetaria y Deva. Y el último arpeo que salió de su taller, y de esto hará unos cincuenta años, fue forjado para un pescador de Motrico. Y según escuchamos a Odriozola, en su villa natal de Deva no ha conocido a otro artesano ancorero.

Del ancla que se forjaba en la industria casera de Fermín Odriozola pasaremos al arpón y a la fisga.

El arpón o *arpoia* que se preparaba en aquella herrería se destinaba a la pesca del tollino o *izurdiá*.

Para la forja del arpón, el herrero o *errementaixa* se hacía primeramente con una llanta de hierro dulce, de cincuenta milímetros de ancho por diez de grueso. A esta pieza, que asida con unas tenazas el artesano la llevaba a la fragua para después de calentada a unos setecientos grados dejarla sobre el yunque, le sacaría el orificio del ojo o *begixa*. A golpe de martillo la forjaba hasta dejarla con la necesaria traza cónica que requiere el introducido del astil de madera o *arpoi-astia*.

Conseguido el ojo o *begixa*, el *errementaixa* lograba el cuerpo de este instrumento de pesca. Para esto se valía de una pieza de hierro dulce de cincuenta y cinco centímetros de largo por unos catorce a dieciséis milímetros de diámetro. Más adelante, siguiendo el proceso de la forja, trabajaba la lanza o *arpoien puntia*. En este menester se servía de un cuadradillo o *kuadradie* de veinte milímetros de grueso por otros tantos de largo. Este cuadradillo se pasaba por la fragua y, por medio de unas tenazas, se llevaba al yunque donde, a martillo, el oficial, trabajando solo o con un ayudante o *lagune*, lo dejaba con la línea y el aguzado necesarios. La cara inferior era plana, y a su lado opuesto o superior se sacaban cuatro aristas. A su base, con la pieza en caliente y empleando un punzón, se le hacía una oquedad.

Tras esto, uno de los extremos del cuerpo del arpón se aplanaba en unos tres centímetros. Esta sección era introducida en el hueco de la lanza, quedando las dos piezas unidas por un pasador de bronce, que haría de bisagra. Señalaremos que el bronce evita la roña y el consiguiente agarrado de la pieza. El ojo y el extremo del cuerpo del arpón se unían previo caldeo de las dos piezas.

En la base del ojo, el astil y el arpón llevan a cada cuerda, cuyos cabos correspondientes el pescador los recoge en sus manos. Al lanzar el arpón, éste se desprende del astil, que el pescador lo conserva por medio de una cuerda. Y a su debido tiempo, para cobrar la pieza tirará asimismo de la cuerda del arpón.

El astil solía ser, por lo general, de madera de castaño o avellano. Su largo era el de dos metros y medio, con un diámetro aproximado de cuarenta milímetros.

El último arpón que se forjó en la herrería de Odriozola fue en el año 1935, y su precio de venta sería el de veinticinco pesetas. El destino de esta producción se hallaba, al igual que vimos con el ancla, en los puertos de Guetaria, Deva, Zumaya y Motrico.

La figa o *arrankasi* forjada en esta fragua de Deva es un ingenio de hierro que lleva cuatro banderillas o *garrangak* remachadas a un travesaño de quince centímetros de largo. La *arrankasi* se emplea en la pesca de la *itxaskabria* o cabrarroca.

En la parte superior del travesaño o *uztarria* se acopla, remachado, el ojo de la figa, donde se introduce el mango de madera o *arrankasin kertena*, asidero que alcanza los dos metros.

Las banderillas miden diez centímetros de largo y en el travesaño van separadas una de otra por unos tres centímetros y medio.

Para forjar este útil de pesca, el *errementaixa* utilizaba un cuadradillo de diez centímetros de largo por diez milímetros, que lo habría cortado sirviéndose de una tajadera. Uno de los extremos de esta sección de hierro, forjándolo en el yunque, lo dejaba en forma de banderilla, para, a continuación, vaciarlo a lima y conseguir de esta manera el gancho que requiere para ser aprovechado en las faenas de la pesca. El herrero repetía esta misma operación para las restantes *garrangak*.

El travesaño es una pletina de quince milímetros por ocho, cortada a la medida de los quince centímetros de largo. Para lograr el ojo, el *errementaixa* se valía de una chapa de tres milímetros de grueso por diez centímetros de largo. A esta chapa se le daba, después de calentada, la traza cónica que lleva el ojo. Esta labor se realizaba en el yunque y a golpe de martillo y, previo caldeo, se cerraba empalmando únicamente su parte superior.

El mango, al igual que el del arpón, es de madera de castaño o avellano, que hemos dicho alcanza los dos metros de largo, y por medio de un clavo se sujeta al ojo metálico.

Fermín Odriozola vendió las últimas *arrankasiak*, allá por el año 1935, a diez pesetas cada una. Su mercado, además de las localidades que lleva-

mos citadas con el ancla y el arpón, se extendía a Pasajes y a San Sebastián.

De estas pequeñas industrias de la elaboración del hierro podemos afirmar, hasta cierto punto al menos, que son las continuadoras de aquellas herrerías que en nuestros días hacen historia. Y vemos que parecido va a ser el destino de ambos obradores, puesto que nuestras herrerías, tan presentes todavía en la vida fabril de los pueblos, hoy una y mañana otra, apagan la fragua, cierran las puertas y, poco a poco, se pierden en el olvido.

Más adelante, Fermín Odriozola trasladó el taller a una casa de la misma calle, donde trabajaría hasta el año 1966, fecha, como sabemos, de su jubilación.

Guetaria, el carpintero de ribera

Con las líneas que dedicaremos al carpintero de ribera queremos recordar al hombre artesano, y pretendemos evocar a la industria casera que se ha visto representada en nuestros puertos de mar.

Retrocedamos hasta mediados del siglo XVIII, al año 1749, concretamente. Es en esta fecha cuando cuatro señores comisionados después de las Juntas celebradas en Vergara, y el Intendente de Marina con residencia en San Sebastián, acordaron, entre otros, el capitulado siguiente:

«1.º Los pueblos y particulares podrán cortar las maderas que necesiten para el uso de las ferrerías, fábricas, molinos, casas y otros edificios, con las limitaciones de los capítulos siguientes. 2.º Sin expresa licencia del comisario de Marina, no se podrá cortar madera ni otro árbol alguno, de los que se reservaren o marcaren para construcción de bajeles en las visitas de montes. 3.º Las justicias de los pueblos no permitirán que se extraigan árboles que, por su situación o lozanía puedan servir para construcción de bajeles, aun cuando no estén reservados o marcados».

Creo que con lo expuesto es suficiente para hacernos a la idea de cómo se legislaba –o al menos se pretendía hacerlo, porque en este caso hubo sus más y sus menos– en los predios objeto de nuestro interés.

En una provincia costera, como es la de Guipúzcoa, la actividad fabril se ha desarrollado, en gran parte, en función de la economía marítima. Nuestra industria ha vivido asomada al mar, y por ende se ha visto vinculada con los astilleros.

Así como en las áreas pastoriles se da a menudo el tipo de trabajo que la vida reclama, en las zonas de *kostaldea* encontraremos al artesano identificado con el quehacer derivado del mar.

En los puertos, o en sus cercanías, ha resultado familiar la estampa de la mujer y la del veterano *arrantzale*, quizás del jubilado como pescador, que se entregan a la confección o entretenimiento de la red de pesca. Y sin alejarnos demasiado de este escenario observaremos al anzolero o *amuagille*,

y, también, al trabajador manual, que emula al ayarra Juan Fermín de Guilisasti, que forja el ancla, sobre el yunque. Mas estas ocupaciones que llevamos señaladas giran en derredor de la más o menos modesta embarcación. Y en el puerto no dejaremos de conocer al carpintero de ribera, cuya sugerente presencia nos transporta a aquellos nuestros astilleros de antaño, hoy en día a punto de desaparecer. Junto o muy cerca de la grada del astillero que cobija la quilla y el costillaje del barco de altura o bajura a medio terminar, es fácil que reparemos en la industria de otro carpintero de ribera, que se limita a la pequeña embarcación, cuyo motor, hasta un ayer no muy lejano, se reducía a la fuerza muscular, a la *sasoia* del *arrantzale*.

De Isasti, que por el hecho de ser lezoarra e historiador no podía pasar por alto el tema marino, recogemos el siguiente e interesante texto, escrito en el primer tercio de siglo XVII:

«Fabricanse en esta Provincia muchas naos de todo género muy hermosas y fuertes para la navegación y comercio de las gentes: á lo que ayuda el grande aparejo que hay de madera de roble, aunque estos años por las muchas fábricas que ha habido se ha menoscabado, pero vá reparando con los plantíos de cada año lo que falta se trae por mar del Señorío de Vizcaya. Estas naos que son de particulares, se cargan en el puerto del Pasage de mucha cantidad de fierro (...)».

En nuestros astilleros eran botados barcos destinados a la empresa bélica o a las faenas de pesca. Con frecuencia, embarcaciones que tras previa y necesaria adaptación se empleaban en ambos cometidos, indistintamente. Bajo el mando del almirante Ramón Bonifaz, los bajeles guipuzcoanos intervinieron en la rendición de Sevilla, y nuestros barcos acudieron al sitio de Algeciras y a Lepanto, así como a las costas de Flandes y de Inglaterra.

Según Bernardo Estornés Lasa, uno de los primeros libros de tema profano escrito en vasco se halla dedicado al mar y a la navegación. En su texto se dan instrucciones a capitanes y pilotos. *Liburu hau da Ixasoko Nabigacioneoa* está publicado en 1677, y es traducción de otro escrito en francés y titulado *Les Voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal, habitant de Çubiburu*, editado en 1532.

«Esta obra es interesante, no solamente por su contenido idiomático y literario, sino también por las descripciones detalladas de las rutas de Terranova por donde solían navegar los pescadores vascos en busca de la ballena».

A la pesca de la ballena tengo dedicado un capítulo en el segundo volumen de *Euskal Esku-Langintza-Artesanía Vasca*, y no es cosa de abundar en el tema, que por otro lado nos coge un poco de soslayo en este caso. Pero, por su curiosidad, transcribiremos las siguientes *Balea zaleen othoitzak* u *Oraciones de los balleneros*.

«O Jaun, Tobias gaztea ungi begiratu,
Guardaritzat bidaldurik Arkanjelu Saindua,
Eta kostara arraña erakharrarazia.
Haren hiltzeko egiten ziñoela grazia;
Guri ere ekharguzu hurbillera Balea.
Segurkiago armaren landatzeko kolpea.
Biziaren gatik dugu hirriskatzen bizia;
Arren, egiguzu haren gelditzeko grazia».

«Balea kolpatu eta
Jauna, geure arte baño gehiago zureaz
Balea zauritu dugu arpoñaren kolpeaz.
Arren bada egiguzu, Jaun Puxanta, grazia
Sarri gelditzeko arrain itsasoko handia
Gutarik garabik zaurtu gabe bere indarraz,
Segadetan dabillala buztan edo bulharraz.
Edo xalupa irauli gabe gillaz gañera,
Edo berekin ereman gabe urtan behera.
Arren begira gaitzatzu gaitz hauk guztietarik
Eskerrak dietzazugun, itzul lehorrerarik.
Irabazia da handi, perille ere handia.
Begira diezazugu printzipalki bizia».

«Balea hill ondoko eskerrak
Jauna, ditutzula esker, eta laudarioak,
Million eta million baño gehiagoak,
Zeren egin darokuzun liberalki grazia
Idekitzeko handien arrañari bizia.
Gure indarrak etziren deus hunenen aldean,
Zure fagorea dugu senditu konbatean.
Ezen zure baithan tturoin batek etsaia
Urrutik izi dezan nahiz dela hangala;
Hala guri ere egin darokuzu dohaña
Bantzuteko itsasoan den sendoen arraña.
Lehorrera dakharkegu egiñik sarraskia
Bizi zela aztaparrak zebillan ihizia.
Hala dugu naturaren mirakulluz bazterra
Ohoratzen, (Jongoikoa) zuk duzula eskerra».

[«Oh Señor, que guardásteis bien al joven Tobías, habiendo enviado por guardián al Santo Arcángel, - y que atrajísteis a la costa al pez, dándole poder para matarlo; - traednos también cerca a nosotros la ballena, - para poder clavar más seguramente el golpe del arma. - Arriesgamos la vida por la subsistencia, - os rogamus nos concedáis la gracia de conservarla»].

[«Para después de herir la ballena. - Señor, más que por nuestra industria por la vuestra - hemos herido a la ballena con el golpe del arpón. - Concedednos, pues, Señor poderoso, la gracia de apresar pronto al monstruo marino, - sin que lastime con su fuerza a ninguno de nosotros, - estando preso en el lazo por la cola o por el pecho. - O sin que vuelque la barca por la quilla - sin que la arrastre consigo al fondo del agua. - Libranos, os rogamus, de todos estos males, para que os podamos dar las gracias, una vez vueltos a tierra. - La ganancia es grande, y grande también el peligro, - guardadnos principalmente la vida»].

[«Las gracias tras matar la ballena. - Señor, recibid nuestras gracias y alabanzas, - más que en número de millones y millones - porque nos habéis concedido liberalmente la gracia - de quitar la vida al mayor de los peces. - Nuestras fuerzas no eran nada al lado de las de éste. - Hemos sentido vuestro favor en el combate. - Porque con Vos un campañol amedrenta de lejos al enemigo, por hábil que sea; - Así también a nosotros nos habéis concedido el don - de vencer al pez más poderoso del mar. - Llevaremos a tierra hecho cadáver - La pieza que en vida se movía con sus zarpas. - De este modo honramos milagrosamente el límite - de la naturaleza, gracias a Vos (Señor)»].

Con su proverbial energía y agudeza, el Padre Larramendi se lamentará de la regresión que en Guipúzcoa experimentaba la industria de la construcción naval:

«Digo que me encogí de hombros viendo que establecían astilleros para navíos en el Ferrol, en Cartagena y en Cádiz; y hablemos del Ferrol, que todo es aplicable a esos otros dos departamentos. Sacar los astilleros de Guipúzcoa ha sido sacarlos de su nativo centro, donde y en sus cercanías han estado siempre (...)».

Y en términos que venían a ser algo parecidos se expresaba años antes Antonio de Gastañeta, como podremos comprobar en la correspondencia mantenida entre este ilustre marino y su amigo Juan de Olazábal y Astigar, hombre entregado asimismo a la vida del mar.

«Motrico, 7 de diciembre de 1705.- Amigo y señor mío (...). Doy a V.m. mil enhorabuenas del papel que me ha remitido en que con tanto acierto ha concluido al Señor Don Juan Bizaron, pues con evidencia le ha reargüido V.m. que no faltan los dos millones y medio que propone se hallarán en la América sólo para la fábrica de las 20 fragatas, como asimismo imposible el que se fabriquen ni en diez años, cuando hubiese, como no los hay, las maestranzas que para ello se requieren. Además debe juzgarse que los emolumentos de 20 fragatas de más del maderamen hay en Indias vive engañado, pues empezando de un clavo hasta las grímpolas es menester que se lleven de España (...)».

Antonio de Gastañeta e Iturrizbalzaga nació en Motrico, en 1656, y sus días terminaron en Madrid, el año 1728. Hijo de marino, fue asimismo un aventajado y brillante nauta. En 1692 era piloto Mayor de la Real Armada, y en 1703 ocupaba la alcaldía de su villa natal. El año 1717 sería nombrado *Comandante General de los Jefes de la Escuadra de la Armada y Ejército del Mar Océano*. Pero es por su dedicación a la construcción naval como nos ha llegado el nombre de Gastañeta. «Único en esta profesión», diría de él su amigo Olazábal, quien, por los barcos de los astilleros dirigidos por el motricoarra, agregaría «que hasta ahora –año 1715– no se ha visto en la mar mejores ni más hermosos navíos, por ser muy diferente la construcción a los que hasta ahora se han fabricado en esta provincia». De 1702 a 1713 desempeñó el cargo de superintendente de los astilleros de Cantabria.

En Antonio de Gastañeta e Iturrizbalzaga tenemos al autor de las obras *Norte de la Navegación* –que para su censor sería «el primero de nuestros compatriotas que escribió un método fácil de navegar»– y *Proporciones y*

Reglas para la construcción de los bajeles». Por Caro Bajora sabemos que los barcos que respondían a la técnica inspirada por Gastañeta se construyeron hasta mediados de siglo XVIII, y recogemos de Serapio Múgica que dos de aquellas embarcaciones cumplían su servicio aún en los albores del pasado siglo.

En la monografía *Motrico, apuntes, extractos y divagaciones*, de Agustín de Zubizaray, se cita a Gastañeta en los términos siguientes:

«Propulsor de la arquitectura naval. Piloto habilísimo. Algunos, como el almirante Vigodet, criticaron que sus navíos eran demasiado largos. Pero se dice que Vigodet lo hizo así como revancha porque Gastañeta escribió un libro para vulgarizar el uso del cuadrante de reducción, que los franceses empleaban mucho».

Por lo que acabamos de leer podemos inferir que el ilustre nauta de Motrico no escapó de ser víctima de las intrigas y envidias, y en todo esto nos recuerda a Guilisasti, al ya mentado ancorero de Aya, quien, en el siglo XVIII, tuvo que pasar también por diferentes y nada cómodas y agradables peripecias.

Las referencias más concretas que contamos acerca de nuestras embarcaciones corresponden al medievo. Son nuevas que nos llegan de manera gráfica, por medio de unos sellos municipales, y por éstos podemos inferir que ellas, las embarcaciones, eran de tingladillo –de tablas superpuestas–, con la roda y el codaste elevados.

Acerca del arqueo de aquellas embarcaciones, M. Ciriquiain Gaiztarro, después de fijarse en el número de remeros que figuran en los dibujos de Fuenterrabia y Bermeo, llega a la conclusión de que responden a las que hoy conocemos como simples lanchas.

En el terreno de lo concreto, tenemos que en el siglo XII, Sancho el Sabio (de Navarra) concede a San Sebastián el fuero que cuenta con alusiones a los negocios derivados del mar.

Más adelante, en el siglo XIII, para Ramón Bonifaz se constuyeron naos y galeras en Santander, San Vicente de la Barquera, Portugalete, Guetaria y Pasajes. En sus astilleros fueron botados «grandes, pesados, alterosos».

Las embarcaciones más antiguas de las cuales contamos con noticias responden a los tipos de las de remo y vela. Las primeras con destino a la guerra, y al comercio, las últimas. Si bien –observa Artiñano– esto no excluye para que tanto las unas como las otras sirvieran y se destinasen a ambos cometidos. Y será el mismo Artiñano quien agregue que aún entrando en el siglo XVI, seguirían empleándose en el comercio buques a remo, que se alquilaban para la guerra.

A la pragmática dada el 21 de julio de 1494, para el estímulo de los fabricantes de naos, seguiría la del 20 de marzo de 1498, ofreciendo gratifi-

caciones a aquéllos que construyesen y conservasen navíos de seiscientas a mil toneladas. Ambas eran confirmadas por una tercera, del año 1501, que mandaba que nadie natural de estos reinos pudiese vender navío ni otra embarcación a extranjeros, aunque éstos tuviesen cartas de naturaleza. Y lo que acabamos de señalar daría pie a Fernández Duro para comentar que ya en aquellos años las embarcaciones cántabras, vizcaínas y guipuzcoanas gozaban de un crédito sin rival, y que en toda la costa del Norte se trabajaba sin cesar, aprovechando el hierro y la madera del país, «y la actitud inmejorable de sus hijos, así para fabricar las naos como para armarlas, disponerlas y manejarlas». Este erudito en la materia –y esto lo recogemos de Fausto Arocena– abunda en lo mismo cuando comenta que:

«los vascos introducían en el Mediterráneo las (mejoras) que por constante ejercicio y lucha con mares peligrosos habían hecho en la arboladura y velamen, facilitando las maniobras, reduciendo los brazos necesarios para ejecutarlas y alcanzando por la fábrica del casco, estabilidad y firmeza que disminuían los siniestros antes tan frecuentes».

Será asimismo Fernández Duro quien nos diga que apenas se conoce a ciencia cierta la forma, dimensiones y aparejo de aquellas embarcaciones, aunque se puede afirmar que la teoría de los constructores de la época consistía en la regla llamada «Tres, Dos y As», esto es «en que la ‘manga’ debía ser la mitad de la ‘quilla’, y proporcional el ‘puntal’; o lo que es lo mismo, que determinada longitud o largo del vaso, éste había de tener de ancho una mitad, y la altura convencional, que no pasará de los dos tercios de dicho ancho».

Las embarcaciones de remos, las galeras, según su robustez, armamento y dimensiones, se clasificaban en «sutiles, bastardas y gruesas», y se conocían por el número de remos y su orden o número de remeros por banco.

En el siglo XVI, los astilleros más importantes se encontraban en las costas de Santander (las Cuatro Villas), Guipúzcoa y Vizcaya, donde, en Lequeitio, según podemos saber por Antonio Cavanilles, en el siglo XIV contaban con el constructor naval que trabajaba con la madera de las proximidades de Ondárroa. En 1550 había en Lequeitio cincuenta y tres pinazas; en 1574 serían cuarenta y una, tripuladas por cinco o seis marineros, y en 1591 esta villa contaba con cuarenta y dos pinazas, de diez y doce marineros cada una.

Mas en los siglos XVI y XVII tampoco es fácil clasificar las distintas embarcaciones. Escalante apunta que la construcción naval en el siglo XVI era empírica, y aún en 1771 sería Jorge Juan quien en su *Examen marítimo...* dijera que los astilleros estaban en manos de unos «casi meros Carpinteros (...), ninguna dependencia se creyó que tuviesen (sic) de la Matemática (...)». Lo que sí es cierto que en el siglo anterior, en el XVII, cuando nuestros astilleros –los de Guipúzcoa y Vizcaya– cuentan con merecido prestigio, la técnica de trabajo de los carpinteros de ribera se había transformado. Pero

después de la Paz de los Pirineos, decaen los astilleros de Lezo, Orio, Vizcaya y Cuatro Villas.

Ahora pasaremos a ocuparnos de lo que hemos conocido como estampa viva y observada directamente. Facilitaremos algunos detalles del proceso que *de visu* hemos comprobado han seguido –y siguen– en nuestros astilleros, en la construcción de barcos de madera, de altura y bajura, cuyo arqueado, por lo general, se halla comprendido entre las cincuenta y las ciento veinte toneladas. El cometido del carpintero de ribera está sujeto al plano diseñado por el correspondiente ingeniero naval.

En estos astilleros se construye el barco, excepción hecha del herraje y la máquina. Sirviéndose de la madera de eucalipto y roble, montan el cuerpo de la embarcación.

Cometido previo al de armar el barco es el de preparar la quilla, que se apoyará en unos picaderos. Seguidamente colocarán la roda y el codaste y, a continuación, montarán las costillas, que serán de madera de roble. Mas, antes, estas cuadernas estarán preparadas sobre sus correspondientes moldes o plantillas.

Cada cuaderna o costilla está formada por secciones de madera, cuyo número no es siempre el mismo; pero que lo podemos fijar entre siete y nueve. Las costillas se sujetan por su parte inferior, por medio de unas piezas de madera de roble, llamadas durmientes o *braerak*, que el carpintero de ribera las dejará debidamente cosidas con clavos y tornillos galvanizados.

Sobre la base de las costillas –que descansa en la quilla–, sujetándola, irá la sobrequilla. La quilla, costillas y sobrequilla son cosidas por tornillos, cuya medida varía de un bastimento o embarcación a otro. El extremo superior de las costillas queda rematado por el trancanil. A esta altura de la construcción, la quilla sera ferrada.

El forrado de la embarcación es liso, en ello emplean madera de pinotea y ukola. Las tablas empleadas en este menester miden de seis a once metros de largo, dieciséis centímetros de ancho por cinco de grueso. Con objeto de lograr la elasticidad necesaria para conseguir la forma de las tablas destinadas a proa y a popa, éstas se cuecen en agua. Al forrado de la embarcación sigue su calafateado.

El artesano calafateador trabaja las juntas de las tablas, donde, con el fin de taponar los pequeños huecos, para así impedir filtraciones de agua, introducirá algodón y estopa alquitranados, lubricados con sebo.

La cubierta del barco lleva por lo general pino Roncal o Norte, y descansa sobre unas piezas de roble, llamadas baos. Estas piezas van en sentido de babor a estribor y se ajustan a las durmientes o *braerak*, a las que se coserán con unos tornillos pasantes.

La cubierta va contorneada por unos balaustres, a los que en Guetaria llaman *posturas*. Las *posturas* irán rematadas por el carel, que forma la tapa de regala.

Entre los baos y la cubierta, allá donde quedan las literas o *kamañak* de la tripulación y con objeto de preservar a ésta de las inclemencias del tiempo, se colocan unas tablas machihembradas y serrín de corcho.

Mas pasemos de nuevo al exterior de la embarcación, a la que se cepillará en toda la superficie y, después de haberla pintado con minio, se masillarán las juntas calafateadas.

Para el pintado del barco, los carpinteros de ribera se servirán de guindolas pequeñas. Sobre el óxido de plomo se dan dos manos de pintura, cuyo color irá a gusto del armador. A la parte baja de la línea de flotación u obra viva se le aplican dos baños de pintura antiincrustante, llamada *patente*.

Como útiles de trabajo más importantes del carpintero de ribera citaremos, respetando algunos nombres de uso en Guetaria, los siguientes: escuadra, empleada para el marcado de la madera; falsa escuadra, indispensable para varios cometidos del artesano; azuela, *trabesa*, para trabajar las cuadernas; hacha, *aizkora*, con la que desbastan la quilla, la sobrequilla, forro, etc.; formón, *trintxa*, utilizado en ajustar la madera; mazo, *mazeta* de madera, para golpear el formón; botador, *repuja*, con esta herramienta introducen clavos y tornillos; prensa, que hace de sujetador de la madera, y la garlopa, que es con la que preparan principalmente las tablas para el forrado del barco.

Acerca de la botadura de un barco me limitaré a transcribir lo que al respecto tengo dicho en mi segundo volumen de *Euskal Esku Lagintza-Artesanía Vasca*.

La botadura de un barco es todo un acontecimiento en el puerto. El ceremonial se ve envuelto de cierta solemnidad y expectación. Vemos que las aguas lamen las extremidades de las anguilas. Los constructores dan los últimos y precipitados toques a su obra, con nerviosismo difícil de ocultar. No han echado en olvido el untar con sebo la muesca del paral, para que, de esta manera, con facilidad, se deslice la quilla del barco. A la hora prevista, ante la mirada de numerosos espectadores, en nuestras aguas nace una nueva embarcación, que no tardará en ser familiarmente conocida por los *arrantzaleak*.

En la villa de Guetaria es reciente, cosa de tres o cuatro años, la desaparición de unos astilleros cuya grada, sencilla y evocadora, cobijaba a parte de la embarcación de bajura o altura a medio terminar. Mas, en este bello puerto guipuzcoano, queda todavía un carpintero de ribera. Un artesano que se dedica, aunque de tarde en tarde, a la construcción de la *txalupa* de motor. El *txalupaegille* a quien acabamos de hacer alusión es un hombre

joven aún. Emilio Irigoyen, que este es su nombre, nació en Zumaya, en 1929, y a los doce años fijaba la residencia en la calle de Elcano, en Guetaria.

Esta familia de Irigoyen ha vivido muy identificada con las tareas del mar. *Arrantzale* fue el padre de Emilio, y en la pesca de bajura encuentran el medio de vida cinco hermanos de nuestro trabajador manual. Emilio Irigoyen hizo asimismo sus pinitos de pescador pero sus preferencias se han dirigido al oficio de carpintero de ribera. Relegada la pesca a mera afición o entretenimiento, se ha especializado en la construcción de pequeñas embarcaciones de propulsión a motor, así como también a las lanchas de remo y vela.

No tendría más de catorce años cuando se inició en el cometido de carpintero de ribera. Y los primeros contactos con el oficio los tuvo al lado de su tío. Eusebio Lazcano, fundador de los astilleros ya recordados.

Pero no fue dilatado el período de aprendizaje de Irigoyen. Antes de mucho tiempo daba pruebas suficientes de las óptimas cualidades para este delicado oficio. Apenas transcurridos tres años en los astilleros Lazcano, construiría su primera embarcación, que, en un gesto de delicadeza hacia un sobrino suyo, la bautizaría con el nombre de *Ramontxo*. La *txalupa* tenía cinco metros treinta centímetros de eslora; un metro treinta de manga, y cincuenta y dos centímetros de puntal. Era una lancha de remo que Emilio Irigoyen la tripuló para la pesca del chipirón y del cordel, *esku-arrantza*, y que nosotros la pudimos ver varada en el denominado *Puerto Viejo* guetariarra.

Corría el año 1956 cuando Emilio Irigoyen se estableció por su cuenta, con industria propia, y desde aquella data ha trabajado siempre solo, y hoy, como hemos dicho, es el único carpintero de ribera en Guetaria.

El astillero de Irigoyen se levanta en una antigua lonja. Se emplaza sobre el muro de contención de la zona Oeste del Puerto Viejo o *Kai zaarra*. Es un pequeño edificio de traza rectangular, de planta baja y piso.

En el bajo, este artesano dispone de una sierra y un cepillo eléctrico, con los cuales prepara parte de la madera que lleva la embarcación. Pero señalaremos que, hasta hace unos once años, este cometido era enteramente manual. Irigoyen lo llevaba a cabo por medio de una sierra, *zerrazinta*; azuela, *trabesa*; hacha, *aizkora* y varios cepillos carpinteros, *zepilluak*.

El astillero propiamente dicho se reduce al primer piso. Piso que lo alcanzamos a través de una escalerilla exterior, que lleva un tramo de piedra y otro de madera.

Repetiremos que esta industria es de reducidas dimensiones. Y tanto es así, que tuvimos nuestras dudas acerca de cómo se las amañaría Irigoyen para sacar del local la embarcación, una vez ésta debidamente terminada. Infundada duda, desde luego, puesto que, como pronto nos lo hizo ver el artesano, se debía a un error nuestro de cálculo.



El txalupagille de Getaria, Emilio Irigoyen

A este astillero de Guetaria llega el continuo rumor del mar. Suave y monótono susurro que, por habituado a oírlo, pasa inadvertido al carpintero de ribera. En el centro del taller tenemos una *txalupa*, en fase de construcción muy adelantada. Se trata de una *txalupa* de motor. A su lado, tropezamos con un caballete, del cual el artesano se vale para preparar las diferentes piezas de la embarcación.

Encima de unos maderos que cruzan de lado a lado el abovedado techo del astillero reparamos en las piezas que Irigoyen conoce por *xerxeriak*. Son las tablas para cruzar las tiradas de línea de la embarcación, las plantillas de las cuadernas y los moldes que usa para conseguir las rodas y los codastes. Y entre la abundante *xerxeria* descubrimos el picadero, sobre el cual, previo colocado en el piso, se montará la quilla.

Apoyado a una de las paredes laterales, muy a la vista, queda un banco carpintero, de unos cinco metros de largo. Este *aulkia* lleva adosados tres tornillos o prensas de mano, que serán utilizadas en sujetar algunas de las piezas que el artesano manipula.

Sobre el banco, repartidos por toda la superficie, vemos varias bolsas de clavos de distinto tamaño, todos galvanizados, así como diferentes útiles de trabajo del carpintero de ribera: una sierra de mano, *zerrotea*; cepillo carpintero, *zepillua*; martillo, *maillua*; un cincel, *zinzela*; dos o tres formones, *trintxak* y una prensa, tornillo o *sargenta*, *abixa*, para sujetar y doblar las tablas del forrado.

Estas *abixak*, de distinto tamaño, abundan en esta clase de industria. Apenas traspasado el umbral del astillero llaman nuestra atención las herramientas de este tipo. Contamos como una treintena que penden de una madera, amén de otras que quedan en el suelo. Observamos también un cuadro de madera, adosado a la pared. En él van colocados varios formones, una puntera, molduras de mano y un berbiquí -*berbiquiña* o *biribirgiña*-. Pero aquí será una pesa la que llamará nuestra atención. Es un ingenio que nos recuerda al que llevan algunos relojes, y que Irigoyen la emplea como herramienta para contrarrestar los golpes de martillo en la madera.

Paredaño a este taller se halla el almacén. En él, debidamente ordenados en las correspondientes baldas de madera, el carpintero de ribera guarda los diferentes tamaños de clavos y tornillos, el algodón para calafatear y varios botes de pintura.

Las embarcaciones que Irigoyen construye se hallan destinadas a la pesca, puesto que de su especialidad escapan aquellas otras de tipo deportivo y de recreo. Son embarcaciones, éstas de Irigoyen, aunque de distinta medida, dedicadas al chipirón y trasmallo. La *txalupa* que vemos construir responde a las medidas siguientes: cinco metros ochenta centímetros de eslora, un metro cincuenta de manga y setenta y cinco centímetros de puntal.

Estas lanchas que salen de los astilleros de Irigoyen tienen la quilla de madera de roble. De cinco, seis y ocho metros de largas, su corte es rectangular. Las quillas de seis y ocho metros son de quince centímetros de altura y ocho de grosor. En la de cinco metros de largo estas medidas de altura y grosor se ven algo disminuidas.

El carpintero de ribera monta la quilla en el picadero, y la prepara sirviéndose de la sierra, el cepillo y la azuela. El picadero se reduce a una madera de siete metros de largo, que descansa en tres caballetes.

Pero, antes de seguir adelante, diremos que el primer cometido del artesano cuando trata de construir la embarcación, es sacar el plano de ésta, por medio de trazados al tamaño natural. Trazados de los cuales, seguidamente, obtendrá las plantillas que le serán indispensables para el trabajo.

Sobre la quilla, valiéndose de unos ajustes de madera, arma en primer lugar la roda, y, después, el codaste. Mas, previamente, en esta quilla, en sus extremos de proa y popa, apresta los empalmes que encajarán con los que llevan esas piezas.

La madera de la roda y del codaste es de roble o de acacia, y debe tener su curvatura natural. La marca, sobre las correspondientes plantillas, la realiza por medio de un lápiz carpintero. Y para el corte se vale de una sierra corriente.

Lograda la línea de las partes extremas de la *txalupa*, a éstas sacará los batientes o rebajes para los remates de la entablación o forro exterior. Para esta labor el carpintero de ribera cuenta con una *trintxa* o formón, a la que golpea con un mazo de madera.

El grosor de la roda coincide con el de la quilla; pero, en la parte superior, según se aproxima al carel, estas medidas se reducen poco a poco. El codaste es cuatro centímetros más grueso que la quilla. Tanto al interior de la roda como al del codaste, Emilio Irigoyen les aplica el respectivo contrafuerte de madera, llamado zapata o *espaldero*.

Anotaremos que la parte inferior de la zapata, aquella que va sobre la quilla, es más larga que esas piezas que han servido de modelo.

El objeto del *espaldero* o zapata es el de reforzar la proa y la popa de la embarcación, a la vez que facilitar el ulterior cosido de las tablas del forrado. La zapata va cosida a la roda o al codaste y a la quilla, con cinco tornillos galvanizados.

Seguidamente viene el montaje de las cuadernas o costillas, *zurak*, de la *txalupa*. Las que coinciden con la parte de proa –cuatro– y popa –otras cuatro– son de dos secciones de madera de roble, y una vez recortadas sobre la correspondiente plantilla, en su forma, van cosidas a las zapatas. Las

otras cuadernas, cuyo número es de veinticuatro, llevan madera de acacia y están hechas de una pieza.

En la quilla, el artesano coloca los moldes o plantillas de estas últimas cuadernas, y corta la madera a la medida necesaria, que en el caso que nos toca conocer directamente, es la siguiente: largo, de dos metros ochenta centímetros a tres; grueso, veinticinco milímetros y ancho treinta y cinco milímetros. A continuación la introduce en agua hirviendo y, sin pérdida de tiempo, por medio de unas *abixak* o prensas la amarra a su respectiva plantilla.

Este carpintero de ribera guetariana cuenta con doce plantillas para cada embarcación. Y las restantes costillas de este tipo las conseguirá una vez que el primer lote lo haya cosido a la quilla. Más tarde montará, como se ha dicho ya, cosidas a las zapatas, las ocho cuadernas recortadas en su forma.

El forrado de la embarcación, Emilio Irigoyen lo comienza por la quilla. En ello emplea tablas –ya cocidas– de pino Norte. En esta fase inicial echa cinco tiras por babor y otras tantas por estribor. Estas diez tablas las cose a las cuadernas, a la roda o al codaste. Después, la labor del forrado la continuará, con otras tantas tablas por la parte superior. Estas últimas van asimismo claveteadas a las cuadernas, a la roda o al codaste.

Las tablas superiores que hacen la primera hilera sobre la cual va el carel, son cuatro. Y tanto las de babor como las de estribor, reciben el nombre de *bornola*. Y las dos inferiores del casco, que son las que venos junto a la quilla, se conocen por *killalok* o *aparaduras*.

Dejando la entablación a medio terminar, puesto que la zona media del casco, *zaragarría*, queda sin cerrar del todo, el *txalupagille* prepara el carel que, seguidamente pasará a colocarlo.

El carel que construye Emilio Irigoyen se compone de seis secciones. Tres a cada lado de la embarcación, son las siguientes: dos de *vuelta de proa* (babor y estribor), otras tantas de *vuelta de popa* (babor y estribor), *karel bueltak*, y las dos piezas que unen a las anteriores. Su ancho es de ocho centímetros y de cuatro y medio de grueso.

El carel, cosido a las cuadernas y, por un batiente, ajustado a las tablas superiores o *bornolak*, es de madera de roble, que el artesano la habrá cortado, a la forma y medida necesarias, utilizando las plantillas indicadas para ello.

A estas alturas de la construcción, Irigoyen retirará los moldes o plantillas que habría dejado sujetos a las costillas. Corta la madera al tamaño deseado y, previo cocido para lograr una mayor flexibilidad, la prepara sobre los susodichos moldes. De esta manera completa el número de cuadernas que la embarcación requiere y que irán cosidas al forro y a la quilla.

Concluída la labor del costillaje, pasa a rematar el forrado, que según se ha indicado había quedado incompleto.

Más adelante, el carpintero de ribera refina la superficie exterior de la embarcación. Para este menester se sirve de un cepillo de mano. Calafateará asimismo juntas de la madera, que, manipulando unos formones especiales, las abrirá para introducir, en su hueco, estopa alquitranada o algodón puro. Estas juntas de la entablación, lo mismo que las cabezas de los clavos, las toma con masilla.

Por el interior de la *txalupa*, de zapata a zapata, previo cocido, coloca dos *braerak*, piezas de madera, curvilíneas, de cinco o seis metros.

Estas *braerak* superiores –lleva también otras dos inferiores–, refuerzan la embarcación y quedan a quince centímetros por debajo del carel. En ellas se apoyan las cuatro bancadas o *tostak*. Tanto las *braerak* como las *tostak* son de madera de pino. Seguidamente, por medio de una cuchilla, refina el interior de la embarcación y aplica la masilla a la punta de los clavos.

Estas *txalupak* llevan dos pequeñas cubiertas: la de proa y la de popa. De madera de pino Norte, van, cada una de ellas, desde la coda y el codaste hasta la respectiva cuarta cuaderna. Ajustadas a la línea de la embarcación, estas cubiertas, la de proa, *branka*, y la de popa, *txopa*, descansan sobre unos travesaños que se apoyan en las *braerak*.

Emilio Irigoyen instala asimismo el timón metálico. Para ello, sirviéndose de un barreno, perfora el codaste. Agujereará también esta parte posterior de la embarcación para el colocado de la bocina del motor. El motor, que se guarece en una caja rectangular, preparada por el carpintero de ribera, lo tenemos apoyado en unos calces de madera, en el centro de la embarcación.

En las *braerak* inferiores se apoyan los paneles que hacen el piso de la *txalupa*. Paneles que Irigoyen acostumbra a colocar en sentido de babor a estribor.

Por último viene el pintado, que este artesano lo realiza a brocha. El primer baño es de minio y, después, a la obra viva, que en el presente caso es todo el casco, le aplica otras dos pasadas de pintura de distinto color.

Esta *txalupa*, cuyas medidas hemos facilitado, pesa, incluído su motor, unos cuatrocientos cincuenta kilos. Su construcción, trabajando en jornadas de diez horas, al carpintero de ribera le lleva cuarenta días.

Hondarribia - Fuenterrabía

Hondarribia-Fuenterrabía levanta su perfil antiguo y siempre nuevo por encima de los arenales del estuario del Bidasoa, nuestro último río azul. La línea de la iglesia parroquial de Santa María de la Asunción y del Manzano, la del castillo, la de sus calles Panpinot y Mayor, junto con el barrio de la Marina, forman parte de todo recuerdo de Hondarribia. Hoy por hoy nada rompe esa unidad monumental, etnográfica y moderna, que constituye el mayor mérito de esa villa que se alza allí donde existió el legendario *vado de arena*, o el *vado del arenal*, que daba paso a la legendaria calzada de la costa.

En el correr de los siglos el vado se perdió para siempre, cediendo ante el poder de los puentes, de las carreteras, y ahora ante el campo de aviación. Los tiempos nuevos empujan y no podemos quedarnos atrás. Y así, el lugar que citara Avieno en la *Ora marítima*, la zona descrita por el geógrafo El Edrisi, el vado de numerosas peregrinaciones del siglo XV, la población que se hizo famosa por sus hazañas marineras y la pesca de la ballena, se ha ensanchado robando terreno al mar, construyendo un nuevo puerto, un nuevo espigón, tratando de acoplarse a esta hora crucial de finales del siglo XX.

SOBRE TOPONIMIA

La desembocadura del Bidasoa, su bello estuario, queda enmarcado en alguna manera por el cabo Higuer y el peñón de Amuitz, al Oeste, y las dos grandes rocas de Tunbe-Zabala y Tunbe-Luzia, al Este.

Al pie de Higuer, hacia el mar, existe un pequeño resalte al que se conoce por *Erdiko-punta*. En la cara Este de Higuer hay una ensenada que recibe el nombre de *Asturiaga*; fue ahí donde hace unos años se localizaron los restos de una o más embarcaciones de época romana. Dominando el puerto refugio, sobre un peñasco, se ve la edificación de una pequeña fortaleza a la que se conoce con el nombre de *Gaztelua*. *Lurgorri* se llamaba a la zona rocosa donde en la actualidad está construida la carretera y los moder-

nos edificios entre Hondarribia y el nuevo puerto, y *Akaitza* es la parte de monte que se levanta por encima de *Lurgorri*.

Con la construcción del espigón se fue formando la actual playa de Hondarribia (la primera piedra del espigón se colocó el 6 de Septiembre de 1950). Dos años antes, en 1948, se había constuido la primera parte del espigón de la orilla de Hendaya.

La playa de Hendaya recibe el nombre de *Hondarraitz*. Cerrándola hacia el Este destacan dos peñascos que ya he citado con sus nombres de *Tunbe Zabala* y *Tunbe Luzia*. Se dice que bajo estas dos grandes rocas existe una plataforma a la que se llama *Kurrillao*, plataforma que no aflora, pero cuando en esa zona se ve romper la ola se dice: *Itsaso mugira* (ya se mueve el mar). Es aguas arriba del Bidasoa donde se forma la bahía de Txingudi. En esa zona se encuentra el viejo puerto de Hendaya, lo mismo que en la orilla opuesta se ven aún los muelles del viejo puerto de Hondarribia. En este antiguo puerto desemboca en el Bidasoa la regata de *Txipilauko-erreka*, que viene de la parte de la ermita de Santa Engrazi, también conocida por *Santengrazia* o *Graziako-Ama*. Decían los viejos arrantzales de Hondarribia que en *Txipilauko-erreka* existían argollas donde antiguamente amarraban los barcos.

Frente a *Tunbe Zabala* y *Tunbe Luzia*, adentrándose en el mar, en la baja mar, aflora una cresta rocosa que se conoce con el nombre de *Erretak* (o Erretas). Es raro el día que allí no exista rompiente.

Contaban los ancianos que en el islote de Amuitz había como una cueva que ellos mismos habían construido para tener cobijo en invierno. Y es que en esa época del año iban a pescar *Zabia* (sabias), y otro pescado conocido como *Soroarraya*. Existía la tradición entre los ancianos de que el comer *Soroarraya* podía trastornar mentalmente a algunas personas, es decir, que había gentes que enfermaban de locura si comían este pescado.

Iban a Amuitz a pie, por el monte, incluso nevando. Aprovechaban la bajamar para pasar hasta allí por las rocas que separan el islote de Higuer.

Antes de construirse los dos espigones, todos los años se movía la salida de la barra. En aquellos años hacía falta media marea para entrar en la barra, y recuerdan cómo de niños, en la bajamar, del Puntal de Hondarribia a Hendaya pasaban a pie. Me afirmaron que la desembocadura del canal se movía de tal manera que llegó a moverse hasta las proximidades del viejo hotel *Euskalduna*, de Hendaya.

Entre las muchas desgracias que se recuerdan de la mar, está aquella ocurrida en el año 1912, en el naufragio del *José Antonio Txikiya*. En aquel tiempo lo poco que se pescaba se llevaba a vender a San Sebastián. De regreso a Hondarribia, con mar de fondo y la barra oscura, el pesquero naufragó. De catorce hombres que formaban su tripulación sólo se salvaron Bonifacio Virto y Perico Berrotarán (que era el patrón del *José Antonio Txikiya*).

Años atrás, la entrada a la cala de *Eskote* (unas treinta millas al Norte) se hacía tomando como referencia cinco cumbres que se destacaban en la costa entre Ondárroa y Mutriku (Motrico). Conocían a estas cotas como *Len-dabizikua*, *Bigarrena*, *Iruñarrena*, *Lau-garrena*, y *Bost-garrena*.

Al monte Santa Bárbara, de Hernani, lo conocían por *Pelua*. A Peñas de Aya, o Ayako-arria, lo llamaban *Batallao*. Y a una cresta que asoma tras Peñas de Aya la denominaban *Kontrabatallao*. Al monte Larrun lo citaban por su mismo nombre, *Larrun*, y lo mismo sucedía con *Larrun-txiki*.

REFRANES SOBRE EL TIEMPO

Años atrás se solía decir: «Bidasoa bruman, aizia itsasoen» (La bruma en el Bidasoa, viento en la mar).

Cuando la cumbre de Larrun asomaba sobre una nube, y luego bajo la nube volvía a verse la ladera de Larrun, se solía decir que dentro de veinticuatro horas iba a llover. A ese modo de cinto que envolvía a Larrun se le conocía como *Larrunen guerrikua*. El refrán era así: «Larunen guerrikua ogei ta lau orduko eurikua, lengo zarren predikua» (Según los viejos, el cinturón de Larrun a las veinticuatro horas traía lluvia o lluvia durante veinticuatro horas).

Conocían por *Pioman* a una nube grande, de forma ovalada, que venía del Noroeste. A veces se formaba más de una nube de estas características, llegando una detrás de otra. Cuando se veía esta nube se decía que venía el temporal.

Al temporal llamaban *Denboralia*.

Al viento Noroeste se llamaba *Mendebala*. También *Baxua*.

Al viento Noreste, *Iparra*, o *Ipar-barrena*.

Al viento Sur, *Eguko aizia*.

A la galerna conocen por *Biasoya* o *Biazoya*.

Cuando en el mar se formaba la *Biasoi-bruma* se decía que antes de diez minutos soplaría el Noroeste, es decir, cambio a mal tiempo.

En el año 1941, cuando se quemó Santander, tuvieron que amarrar muchos barcos con cadenas. Además tenían el motor en marcha, adelante, aguantando toda la noche. Algunas embarcaciones rompieron las cadenas y embarrancaron. Celestino Jauregui pasó muchas horas de la noche manejando un foco desde tierra para orientar a los que iban llegando al anochecer, y para situar a los que en la noche estaban capeando el temporal. Aquel día el viento dominante fue el Sur-Este, *Suestia* (en euskara).

Cuando en el mar dominaba la *Bruma Zerratua* era muy peligroso navegar. Controlaban el aproximarse a la costa por la hora. Luego, según el reloj, paraban, echaban la sonda (un plomo atado a una cuerda) y medían la profundidad a brazas. Volvían a avanzar otro poco, y volvían a repetir la maniobra. Y así hasta divisar la costa. En casos, la *Bruma Zerratua* era tan intensa que llegaron a tener que estar fondeados hasta que despejó pasando muchas horas sin saber dónde se encontraban.

Recordaban los viejos arrantzales de Hondarribia cómo un día de *Bruma Zerratua*, cuando intentaban entrar en la barra de San Sebastián, les guió en su empeño el ruido que producían las mujeres de Kai-arriba, de San Sebastián, haciendo sonar calderos desde la punta del Paseo Nuevo.

En otra ocasión, un día también de *Bruma Zerratua*, marchando a San Sebastián con pescado, un pesquero de Hondarribia chocó cerca de *Artzeko-Portu* con un bajo. Pensaron que iban a naufragar al ver cómo entraba el agua por una brecha que se había abierto en el casco del barco. La embarcación llevaba la bodega llena de sardinas. Era tal la carga y el peso de la pesca, que las sardinas taponaron el agujero, consiguiendo el pesquero regresar hasta el puerto de Hondarribia. Ocurría esto el año 1927, y el vapor se llamaba *San Antonio*.

LA ATALAYA Y LA PESCA

Contaban los viejos arrantzales que el caserío «Atalaya», situado cerca del promontorio de San Telmo, fue la antigua *Atalaya* de los pescadores de Hondarribia. Cuando los atalayeros veían a la *Txoraya* (bandada de aves marinas) comiendo pescado de la *Gorriya* (mancha de pescado que se marca al agruparse la anchoa o la sardina cerca de la superficie, al verse acorralada por los tolinos), encendían fogatas con cuyo humo avisaban para que las traineras salieran a pescar. La *Gorriya*, la masa de pescado, era de tonalidad rojiza. Salfan las traineras, y el patrón, con la voz de «¡Ara Gorriya!» (ahí está la *Gorriya*) dirigía la trainera hacia la codiciada pesca.

La *Txoraya* estaba formada por las más diversas aves marinas, entre ellas la *Marloya*, las *Kayua*, el *Txirri-txarratxa*, y el *Brojua*.

Al parecer fue hacia 1931 cuando la última trainera de Hondarribia hizo el último viaje. Popularmente la llamaban *Ospitalia*, porque los arrantzales que formaban su tripulación o eran ya muy viejos, o eran todavía muy jóvenes.

COSTUMBRES, TRADICIONES Y DEVOCIONES

Hasta hace unos veinte o veinticinco años, cuando las embarcaciones salían a la mar, el patrón acostumbraba rezar el *Aita Guria* (Padre Nuestro). Al regresar a puerto todos los arrantzales se quitaban la boina y rezaban una *Salve*.

Años atrás, según contaban los arrantzales de Hondarribia, cuando se pescaba el primer atún del día el patrón rezaba el *Aita Guria* (Padre Nuestro).

De la misma manera, los viejos arrantzales relataban que cuando salían a la mar de madrugada, en el momento que salía el sol, se rezaba *Sokorros Animas* (o *Sokorrez Animas*).

Igualmente contaban los arrantzales que cuando veían un cadáver en alta mar no lo recogían. Se detenía la marcha de la trainera o de la *txalupa aundiya*, y quitándose todos la boina se rezaba un *Aita Guria* por el alma del ahogado.

En momentos de peligro se invocaba a la Andra Mari de Guadalupe con frases como esta, o parecidas: «¡Ay Ama Birgiña gaxua, pixkat lagundu!!» (¡Ay pobre Virgen, ayúdanos un poco!).

Años atrás, especialmente en la época de las traineras, y de los primeros pesqueros a vapor, era costumbre hacer promesa de ofrecer una misa a la Virgen de Guadalupe si se llegaba con bien a puerto, cuando los arrantzales se veían sorprendidos por el temporal o la galerna.

Otra promesa muy frecuente en Hondarrabia-Fuenterrabía era la de acudir al Cristo de Lezo, al que se tenía mucha devoción.

También se acudía de Hondarribia a los «*Evangelios* de Urnieta. Peregrinación que todavía tiene lugar el día de la Virgen del Rosario (primer domingo de Octubre). Años atrás los *Evangelios* se celebraban todos los domingos de Octubre, y acudían las familias de Fuenterrabía con sus hijos, llevando la comida. Iban y volvían en el tren. Era costumbre traer cintas de la romería, cintas a las que se conocía con el nombre de *Urnieta-ko-zintak*. En esa fiesta la tradición es la bendición de los niños dentro de la iglesia parroquial de San Miguel, de Urnieta, después de haber oído misa en el mismo templo. Hoy todavía son cientos las madres que van con sus hijos a esta ceremonia religiosa.

Igualmente era costumbre entre los arrantzales ir a la Procesión de Viernes Santo, del mismo Hondarribia, sobre todo con la tradición de llevar el cirio encendido. Se solía decir: «Urtean zehar elizara ez joatea ez zait ajola baina prozesioan argizaiarekin juango naiz». (No me importa no ir en todo el año a la iglesia, pero iré con el cirio en la procesión).

También solían ir al Santuario de Guadalupe los pescadores de Hendaya. Las gentes de Hondarribia acuden al Santuario de Guadalupe especialmente en la novena que se celebra los días anteriores a la fiesta de la Virgen de Guadalupe (8 de Septiembre). Había personas que igual en todo el año no entraban en la iglesia, pero llegadas esas fechas iban a Guadalupe.

DE TRAINERAS TXALUPA-AUNDIYA Y VAPORES

Como antes he indicado, fue hacia 1931 cuando dejó de salir a pescar la última trainera. Los pesqueros a vapor habían comenzado antes del año 1909. La última *txalupa-aundiya* se dejó hacia los años 1912 ó 1913, siendo su patrón José Miguel Iridoy. La *Txalupa-aundiya* contaba con una tripulación de unos veinte hombres en invierno, iban a pescar besugo con la *tresca*, llegando a alejarse hasta treinta millas. A veces, para la navegación, se ayudaban de la vela que sostenía el *Palo Nagusiya*, y un palo menor con su vela a proa. En verano la *txalupa-aundiya* podía llevar sólo diez hombres, quedándose el resto en Hondarribia para pescar próximos a la costa desde embarcaciones menores.

En Hondarribia habría unos catorce vapores antes de la guerra. Algunos llegaban a tener catorce metros de eslora, y tres de manga. Todo el pescado lo llevaban en la bodega. Ahora Hondarribia tendrá cerca de cien pesqueros.

Para salir a pescar, hasta hace algo más de diez años, el patrón iba avisando uno a uno de su tripulación. A su llamada contestaban: ¡*Bai!*. Por cierto que, sólo a título de curiosidad, hay que decir que sólo en el barrio de la marina, en 1926, había 24 sidrerías.

SOBRE LA PESCA

Años atrás, el besugo se pescaba en Invierno. La sardina, de Noviembre a Marzo. La anchoa, los meses de Marzo, Abril y Mayo (por lo general en los últimos años sólo se pescaba hasta mediados de Abril). El atún, de Abril a Noviembre. En la pesca de Atún, después de Septiembre, la mitad de los hombres se quedaban en Hondarribia, y salían en bateles a pescar chipirones, lamotes, etc.

La merluza se comenzó a pescar después de la guerra. Se pesca todo el año. La pesca de atún con *cebo vivo* comenzó sobre los años 1950, tal vez un poco antes, y se vió por primera vez en los barcos de Donibane-Loitzun (San Juan de Luz) y de Ziburu (Ciboure). A partir de ahí comenzaron a utilizarse los viveros.

El arrantzale de Hondarribia prefiere, en general, el Cimarrón (*Egal-motza*, en euskera) que es de carne roja. Al bonito, que es de carne blanca, se le llama en euskera *Egal-luxia*.

Se solía decir que la semana de San Isidro (15 de Mayo) era la semana que más atún se pescaba de toda la temporada. Se pescaba con *Malote*, y a la cacea. El *Malote* se hacía con hojas de maíz, y se sostenía con largas varas que se llamaban *Sardinás*. En el año 1935 el atún más pequeño que se pescó era de 150 kilos. Los meses de Junio y Julio eran por lo general la época en que se pescaban atunes más grandes.

En la actualidad se pesca la anchoa de mediados de Abril a finales de Mayo. La merluza se pesca todo el año. Los pesqueros de Hondarribia pescan también el atún y el cimarrón, pero los de Hondarribia son los únicos que se dedican al cimarrón.

Entre las calas de pesca más importantes están *Eskote*, *Amiau*, *Gaztelu*, *Erreka*, *Merina*, *Kalaberri* y *Garro*. Años atrás, se iba a *Eskote* y *Garro* a pescar congrios. Se iba a la noche, y se pescaba fondeados, y con aparejo de mano. Se pescaba el congrio (*Angia*, en euskera) para venderlo para comer. Se ponía el cebo a ras de fondo.

La ropa del pescador para el mal tiempo estaba hecha con tela de vela, a la que se daba tres baños de aceite de linaza, lo que hacía que la tela cogiera una tonalidad amarilla. Al gorro llamaban en euskera *Suresta*, a la chaqueta llamaban *Sira*, y a los pantalones *Galtza-sira*.

SOBRE LA COFRADÍA DE SAN PEDRO

Al Presidente de la Cofradía se le llama *Abad Nagusia*. Existen además dos *Alcaldes Mares*, y tres *Abad Txikiya*. De esta «Cofradía de Mareantes de San Pedro» es tradicional la llamada *Fiesta de la kutxa*. Las primeras Ordenanzas de esa *Cofradía* datan del año 1339. Es el 29 de Junio, festividad de San Pedro, cuando se elige el Abad Mayor, los Abades Menores, y los Alcaldes de Mar, cuyos nombres populares en euskera hemos indicado algo más arriba. La *Fiesta de la kutxa* se celebra unos días más tarde, el día de Santiago (25 de Julio), que es la fecha en que el nuevo Abad toma posesión de su cargo. Al finalizar la ceremonia, se marcha hacia la *Cofradía* en comitiva, y encabezando el desfile va una joven que porta una *kutxa* (arca) sobre su cabeza. Esa *kutxa* simboliza aquella otra en la que antiguamente se guardaban el dinero, libros, y documentos, de la Cofradía.

SOBRE LA GALERNA

En una de las galernas de principios de este siglo, entre otras muchas embarcaciones, naufragó una *txalupa-aundia* de Lekeitio. El único superviviente de aquella embarcación fue Daniel Escuza, natural de Lekeitio, que se salvó atando dos palos del pesquero y poniéndolos en forma de cruz. Lo recogió un vapor de San Sebastián (se dice que fue un *Mamelena*), después de que Escuza llevara unas cincuenta horas en el mar. El que le avistó fue un marino natural de Hondarribia, y por ello mantuvieron una gran amistad a lo largo del resto de su vida, acudiendo Escuza más de una vez a las fiestas de Hondarribia. Se dice que Escuza, tras sobrevivir al naufragio, pasó a formar parte de la tripulación del yate del rey Alfonso XIII. Esta misma historia, muy parecida en todo a este relato, la recogí hace aproximadamente un año en Lekeitio.

Todavía se recuerdan en Hondarribia estos populares versos sobre aquella galerna que asoló los puertos vascos. «Eun da amarkua, Bermeo bakarra erri txiki batentzat ai zer negarra. Umiak aita falta, andriak senarra, ba daukate oyek amparo on baten bearra». (De ciento diez, para un pueblo pequeño como Bermeo, Ay ¡Qué llanto! Los niños a falta del padre, las mujeres del marido, ya tienen éstos necesidades de buen amparo).

Como me contaba Román Berrotarán sobre la dureza de la vida en el mar: «Atera aurretik beti barran pensatzen. Itzultzerakoan beti barran pensatzen», (Antes de salir siempre pensando en la barra. Al regreso, siempre pensando en la barra).

Por su interés incluyo estos versos sobre la galerna, versos de una de las galernas que sorprendieron a los arrantzales de Ondarroa a principios de siglo.

GALERNAREN BERTSOAK

1/ Mayatzaren ogei ta
laugarren arratsian,
galerna bat sartu zan
modu zorrotzian,
urtego egunian
kontu txarrak zian,
txaluparen granorik
etzala etxian,
zer pena izango zan
askon biyotzian.

2/ Ondarrua da asko
kastigatu dana,
fameli oritan
bada naiko lana,
zierto badakit gaizki
egongo dirana.
anparatu nitezke,
jaunak, al derana,
askok bezela banu
nundikan emana.

3/ Itxaso sagradua
dalako meriyo,
makiña batei negar
egiñazten diyo,
berriz ere ezin izan
gíndezke ba fiyo
alperrik astia da
orren kontrariyo,
ito diranak ez dute
jan bearrik geyo.

4/ Salbatuko etzuela
zutenian etsi,
txalupari lotuta
omen zioen utzi,
.....
.....
.....
.....

5/ Gorputzak egiñik ura
utzirikan ala,
igari abiyatu
ziran beriala,
batek bidian ziyon
ezin zeikiala
alperrik zala orduko
aren egiñala,
pentsa zagon ortatik
penatu dirala.

6/ Baporia artuta
ziranian erthen,
beste lagun guziak
galdetzen zioten
utzitako korputza
ia aber nun zuten,
besua luzatuta
ziyon erantzuten,
sayatu ziran bañan
billatu etzuten.

7/ Arrantzalia dabil
peligro aundiyan,
ardiyak otsuakin
bezela mendiyen,
ezer ez dute izan
joan dan aspaldiyan,
gogorra pasatu da
oraingo aldiyan,
artzeko modukuak
dira memoriyan.

8/ Arrantzale maitiak,
umildu gaitian,
beti ibilli gabe
desgrazi tartian,
errespetu dezagun
guziok batian
.....
.....
Zarauzko bikayua
bizi dan artian.

Nota: Estos versos están tomados de la obra de Antonio Zabala, *Fermin Imazbertso guziak* (Col. *Auspoa*, n.º 24). San Sebastián, 1963.

LAS VENDEDORAS DE PESCADO

Cuentan que en los primeros años de este siglo las pescadoras de Hondarribia iban a pie a vender pescado hasta Irún, Rentería, y Urruña (Urrugne). Llevaban una ancha cesta sobre la cabeza, y descalzas seguían el viejo camino de Irún, pasando junto a la ermita de Santa Engrazi. Doña Gregoria Zubillaga, que falleció hará unos 9 años, con 90 años de edad, así lo contaba.

DEL ESTADO DE LA MAR

Llamaban *Kalma zuriya*, al mar en calma total, cuando las aguas parecían casi blancas, reluciendo con un brillo acerado.

Decían que en el mar había *Olasta* y también *trapaya*, cuando la ola rompía justamente en la cresta.

Cuando hay mar arbolada surgen las rompientes hacia el Este. Las *Amuitzak* (Amuitzas) avisan de las grandes rompientes.

Cuando había grandes olas se les llamaba *Aundialdiak*. Había que esperar a que cedieran, o pasaran, a modo de lo que ya he descrito respecto de las tres olas en otros capítulos, para entrar en puerto cruzando la barra.

SOBRE ESTRELLAS Y PLANETAS

A la Estrella Polar llamaban, *Norte-ko izarra*.

A Venus, que se destacaba en los amaneceres, *Goizeko izarra*.

A tres estrellas que destacan en línea en el firmamento, *Iru Bandolero*.

Algunos viejos arrantzales tenían por costumbre decir esta frase en castellano: «Zibao pote guarda mi capote». Desconozco a qué astro, planeta, estrella, o fenómeno atmosférico, puede corresponder ese «Zibao pote», si es que es alguna de todas esas cosas.

Se decía que si el *Arco Iris* (Erromako Zubiya, en euskera) se veía por el Noroeste, era señal de que traía lluvia.

Mendaro, Astigarribia y Sasiola

LOS ÚLTIMOS ANGULEROS DE LA CUENCA DEL DEBA

Es todavía la cuenca baja del río Deba una de las zonas más bellas que quedan en Guipúzcoa. La verdad es que tengo el presentimiento que será por poco tiempo pero, en fin, pensemos que hemos tenido la suerte de verlo y vivirlo, y que la nueva Guipúzcoa que está llamando a la puerta, en muy pocos años, en nada se parecerá al país que hemos conocido. No poseo los conocimientos suficientes como para decir si será mejor o peor, pero lo que sí sé es que será distinto, y que estamos viviendo un tiempo que se acaba y algo distinto llega.

Aguas abajo de Mendaro, allí donde en la actualidad se encuentran tres puentes sobre el río Deba, más un viejo *zubi zar* que ya ruinoso no se ve, se levantan las ruinas de lo que antaño fuera famoso convento de Sasiola. Esta comunidad de franciscanos data de los primeros años del siglo XVI, y fue fundación de don Juan Pérez de Licona y doña María Ibáñez de Sasiola. Para entonces la misma Orden Religiosa ocupaba ya los conventos de Aránzazu (año 1491), y el de Elgoibar. Sasiola, según recoge López de Isasti en su *Compendio Historial* (año 1625), dispuso de un Hospital para Pobres. En 1526, en el testamento de Juan Sebastián Elcano, se dice lo siguiente: «... mando al monasterio de Sasiola diez ducados de oro». La cita, de José de Arteche, en su biografía de *Elcano*, puede indicar ya la importancia de ese monasterio a los nueve años de su fundación.

Sasiola, situado aguas arriba del vado de Astigarribia, tuvo que conocer muchos años de esplendor, cuando Deba constituía la principal salida de un floreciente comercio que llegaba de la Llanada Alavesa y de Castilla, después de cruzar el collado de Arlabán y las tierras altas del valle de Léniz. Pero de la misma forma que el alto de Salinas arruinó el paso de San Adrián en la sierra de Aitzgorri, las obras del puerto de montaña de Orduña, en Vizcaya, y el acceso más fácil a la ría de Bilbao, terminaron por alejar la mayor parte de las mercancías del abrigado estuario del Deba.

A corta distancia de Sasiola en dirección al mar, en la otra orilla del río, casi camuflada en su totalidad por una arboleda, se ve la aldea de Astigarribia. Viejo vado, paso de siglos, origen lejano quizá de Mutriku (Motrico) y Deba, cedió su pujanza cuando Sasiola se hizo dueña del puente que controlaba el paso del Deba. Con puente, cementerio, iglesia, hospital, Sasiola, efectivamente, no tardó en desplazar al *Vado de los Arces* en el control del comercio y de los viajeros, de aquellos caminantes que marchaban en busca de las tierras vizcaínas por el portillo de Arno, o de aquellos otros que seguían al Sur en dirección de la todavía lejana Alava.

Hoy todavía Astigarribia constituye un conjunto paisajístico y arquitectónico singular. En su iglesia parroquial de San Andrés, en el ábside, se descubrió una ventana doble de arco de herradura, de estilo indudablemente pre-románico y que, tal vez, podría remontarse al siglo X. Los actuales case-ríos *Torre* y *Jauregi* conservan aún restos de su existencia como Casas-Torre, y situadas una a cada extremo de la población.

Junto al río, al final mismo de la calzada que cruza la aldea (actualmente barriada de Mutriku), se pueden localizar todavía las piedras de *Mollatxua*, el muelle donde atracaban las *alas* que traían la lana de Castilla, o las que cargaban el mineral de las ferrerías de Garagarza (Mendaro), Alzola, y Elgoibar. Próximo, a un lado del camino, el caserío *Astillero* nos trae también a la memoria el recuerdo de esa antigua industria de construcción naval, y reparación de barcos, desaparecida hace ya mucho tiempo de ese lugar. Sí, Astigarribia fue muy posiblemente el puerto más antiguo de todos los contornos, y yo mismo he remontado el Deba hasta sus viejos muelles, aprovechando la subida de la marea desde el que fuera puerto de la villa de Deba.

A partir de Astigarribia, en su marcha hacia el Cantábrico, el río Deba se interna en una zona angosta, gris, tortuosa, con las laderas de los montes cuajadas de artias. Es allí donde el macizo de Arno por un lado, y los últimos cordales de Gaintxipixa en la otra orilla, alcanzan las márgenes de la ría hasta casi tocarse. El Deba, enfilando ahora la colina de Bustiñaga, se ensancha más y más, y tras describir un amplio y bello meandro a la altura de Laxao se confunde con el mar.

Es aquí, en este trozo del río comprendido entre las huertas de Laxao y Sasiola donde, además de poder contemplar un paisaje con su historia, se sitúan los últimos anguleros del Deba. En los primeros meses del año (hasta mediados de Marzo aproximadamente), es frecuente verlos trabajar en las noches que anteceden y preceden a la Luna Nueva (Illargi berria, en euskera) y, naturalmente, en esa misma noche de Luna Nueva. Las largas y estrechas *alas*, prácticamente sin quilla, planas, pintadas de color negro, amarradas a la orilla. El farol encendido. El hombre en pie manejando con todo cuidado la *baya*, en busca de la codiciada angula. Son gentes de Mendaro, de Sasiola y Astigarribia.

A veces, según la época, y si el río marcha oscuro, trabajan también desde tierra. Hay que conocer los lugares propicios para ello, y ellos lo saben. Al pie de las pendientes laderas, en parajes sumamente estratégicos, tienen construidos a modo de pequeños muelles que, por su forma, sólo pueden ser utilizados por una persona. Estas construcciones se internan en las aguas del río, formando unas calas chiquitas, muy reducidas, a las que llega la angula de brillante lomo blanquecino, o de lomo oscuro. Este arte de pescar de tierra es menos conocido que el más popular desde las *alas* pero, en casos, resulta más efectivo según algunos anguleros.

La *baya* (arte de pesca que se emplea en la pesca de la angula) es un modo de enorme cedazo con un largo mango que se maneja con los dos brazos. Su fondo es de red, y la cierra un arco de madera de castaño (*gaztai*, en euskera) con unos pocos centímetros de altura. El diámetro de la *baya* puede alcanzar el metro y medio. El mango, fuerte y resistente, llega a medir los cinco metros de longitud.

Al farol que se utiliza en la pesca de la angula se le llama en euskera *paola*. La angula, una vez cogida con la *baya*, se deposita en una caja cerrada con red, de este modo la angula cae a la parte inferior de la caja, mientras las hierbas y hojas caen encima de la red. Se ha de pescar la angula subiendo la marea. En cuanto al tiempo, y siempre contando que se va a por angulas en las noches que antes hemos indicado, los auténticos anguleros acuden a pescar haga el tiempo que haga.

Cuando se pesca desde las *alas*, se manejan estas embarcaciones con unas largas pértigas, y también se las hace avanzar empleando un remo a popa (*apillian*, se dice en euskera, mientras en castellano se le conoce a esa forma de avanzar a remo con la palabra *singar*).

Según me contaron en Orio, a la caja con la red donde se guardan las angulas se llama *aska* (en euskera). Por cierto que me indicaron que en el año 1916 se vendía a una peseta el kilo de angula ya preparada.

Todavía en Guipúzcoa, en las noches cerradas, se pueden contemplar las lucecillas cimbreadas de los anguleros en el río Oria (en el tramo comprendido entre Orio y Aguinaga), en el río Urola (en la zona que va desde Bedua hasta Oikina), y en el río Deba (entre Sasiola y Laxao). Ya he dicho al principio que estamos asistiendo a un profundo cambio en las formas de vida. Por eso, porque así es, y porque ha formado parte de algo que he vivido, he querido recoger aquí esta cita de recuerdo a los anguleros del Deba y a su entorno. No sé cual de las dos cosas desaparecerá antes. Es posible que lo hagan a la vez. Por si acaso, por si vuela la oportunidad de vivirlo, en los meses fríos del invierno he viajado varias veces hasta las orillas del Deba...

Mutriku - Motrico

EL ÚLTIMO ANZOLERO O AMUAGILLE

De manera bien reiterativa se ha dicho que, para el hombre de tierra adentro, el simple hecho de asomarse al ambiente o mundo marinero resulta, con frecuencia, gratamente novedoso. Y no seremos nosotros, precisamente, los que discrepemos de tal afirmación.

Por un algo que escapa a menudo a nuestra razón, en la visita a estos pueblos de la costa, que bajo aparente y ligera capa de uniformidad mantienen una acusada y propia personalidad, esperamos contemplar escenas, conocer cosas que, más tarde, en realidad, es probable que no las encuentre-



Banco de trabajo del anzolero, Mutriku

mos siempre. Mas en estos pequeños puertos de *kostaldea*, por poco que sepamos aguzar el sentido de la observación, nos será más fácil que en otros medios reparar en la estampa viva que, todavía, nos descubre modos de vida que perdida casi su vigencia, pertenecen más bien a nuestro ayer. Modos de vida que corresponden a tiempos que quedan muy alejados a los nuestros, al menos en su forma.

Motrico, localidad guipuzcoana lindante con Vizcaya, no será una excepción a lo que acabamos de apuntar. Dentro de su término municipal, que incluye a la playa de Saturrarán y a varios barrios rurales, entre los cuales merece particular mención el históricamente rico de Astigarribia, se conjugan perfectamente diferentes tipos de vida. Como bien dice Augustin de Zubizaray, en su Monografía de esta villa, «Motrico tiene un tercio de poblado pescador, otro de industrial y otro de agrícola».

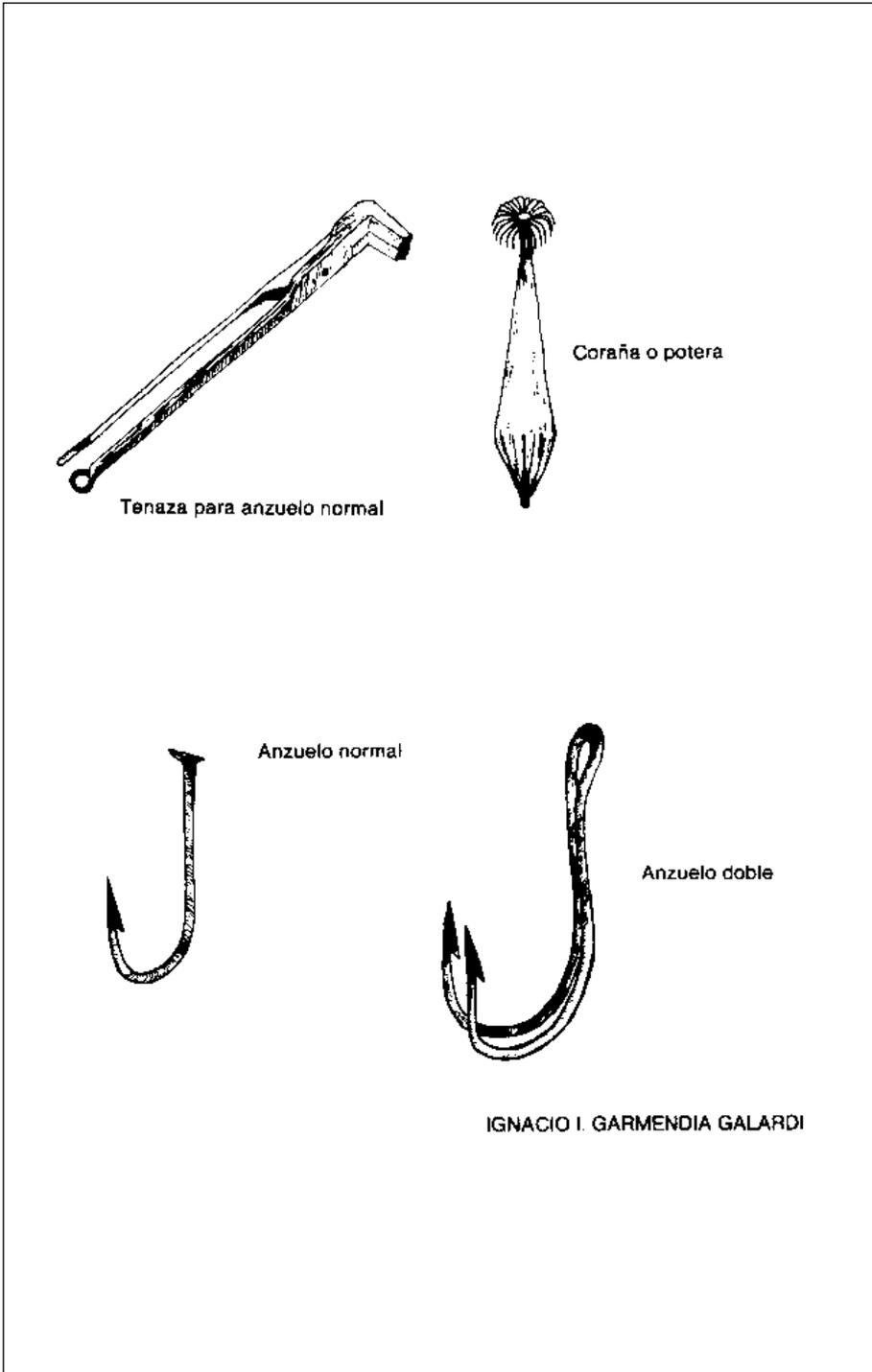
El núcleo principal de la población de Motrico se arracima de las primeras y algo incómodas estribaciones del monte Elorrieta. Su viejo casco urbano conserva un ambiente íntimo muy suyo. Sus angostas y empedradas calles nos resultan muy humanas. Trazadas en forzado pero al mismo tiempo gracioso desnivel, no hay duda de que conservan el primitivo carácter.

Al igual que otros muchos de nuestros pueblos, Motrico se halla cumplidamente representado en el campo de los hombres ilustres. La plaza de Cosme Damián Churruca, aunque quizás de escaso aire *arrantzale*, posee su encanto. En ella, la casa concejil, ricamente blasonada, y las seis columnas dóricas de la iglesia parroquial, embellecen de manera especial su perspectiva de conjunto. Este templo de Motrico se halla bajo la advocación de Nuestra Señora de la Asunción. De estilo neoclásico, una placa de piedra adosada al exterior de uno de los costados de su fábrica, nos recuerda que data del pasado siglo.

Es asimismo del siglo XIX, del año 1885, concretamente, el monumento que en el centro de la plaza nos evoca al héroe de Trafalgar. La obra escultórica la tenemos desprovista de su antiguo enrejado protector. Según leemos en *Euskalerrriaren-alde*, el pedestal se hizo bajo el diseño del arquitecto vizcaíno don Nicomedes de Mendivil, y su talla se debe a la mano de Jacinto Matheu. La parte inferior del pedestal se ve ornada con distintos motivos y tres de sus cuatros caras van dedicadas, en escritura bilingüe, de castellano y vasco, al ilustre marino motricotarra. El otro lado nos recuerda a las Juntas Generales de 1865 en Villafranca de Ordizia, en las cuales la Provincia tomaba el acuerdo de erigir el monumento.

La estatua es obra del escultor donostiarra Marcial Aguirre. Es de mármol duro de Carrara, y su altura, que la vemos anotada en la ya mentada revista, alcanza los dos metros y medio.

Hemos señalado que la economía de Motrico descansa sobre el campo, mar y riqueza fabril. Y si en nuestros días esta última actividad se centra, con acusada preferencia, en el preparado de la conserva de pescado, hasta unos años atrás, en Motrico se daban otras industrias, cuya producción tam-



bién se identificaba con la vida del hombre de mar. Con las inquietudes del *mariñel* y el *arrantzale*. En la villa natal de aquel técnico o innovador de la construcción naval que fue Gastañeta, es reciente la desaparición del últimos astillero. Y otro tanto diremos del modesto taller del artesano anzolero. Del anzolero o *amuagille* que, dedicado exclusivamente a este cometido manual, o simultaneándolo con oficio distinto, que bien podía ser el de barbero, quedaba en tierra, mientras sus clientes, amigos casi siempre, tomaban la obligada derrota para, después, entregarse a las incómodas y nada ciertas faenas de pesca.

Pero a guisa de digresión, y puesto que nos adentramos en los predios del trabajo manual, permítasenos traer a colación a otros artesanos, presentes en la villa. A unas industrias caseras que las tenemos acreditadas y conocidas hasta muy lejos de Motrico. Una de ellas es la que se dedica a la confección de la cesta para la práctica del juego de pelota, en la modalidad de la cesta-punta.

En Motrico, cuna de pelotaris, cuentan con más de un *txisteragille*. Nosotros, y de esto hace bastante tiempo, visitamos al más veterano de ellos. Saludamos a Fermín Andonegui, que nació en este pueblo *arrantzale*, allá por el año 1893. A Fermín Andonegui le fue concedida la Medalla de Oro en una exposición de artesanía celebrada en Milán, el año 1951.

Por Fermín Andonegui, hoy retirado del oficio, sabemos que el primer *txisteragille* de Motrico, hacia el año 1922, fue su hermano político, Faustino Arruti. Arruti, antes de dedicarse a la confección de la cesta-punta abría una industria de cestería, llamémosla clásica o corriente, en la cual prestaba frecuente atención a la *itxas-otarra*, a la cesta destinada a los barcos de pesca. Y en este taller de Arruti encontramos los comienzos de Andonegui en la artesanía de la cesta. Pero, éste, emigraría al poco tiempo a Cuba. Y es en esta isla americana, en la cestería del frontón Jai Alay, de La Habana, donde, favorecido por una práctica intensiva, se haría con la destreza que en este oficio le ha distinguido a este *eskulangille* o trabajador manual.

Pero la estancia de Fermín Andonegui en Cuba no sería dilatada. A los dos años, tras el prematuro fallecimiento de Arruti, tomaba el camino a su villa natal, y, desde entonces, hasta hace unos seis años, ha trabajado en su pequeña industria de la Plazoleta de Zubiaga, hoy Plaza de Navarra.

La cesta-punta ha sido el único modelo de *txistera* que ha confeccionado Andonegui. Sus clientes se repartían por casi todos los frontones donde se practicaba la especialidad de juego de pelota que llevamos citada. Sus chisteras, aparte nuestros frontones, llegaban a La Habana, Florida, Alejandría, Shanghai, Tien-Tsin, Milán, etc. Andonegui no olvida cómo los inicios artesanos en La Habana los tuvo con una cesta confeccionada para *El Argentino*, lo mismo que recuerda al primer cliente de Motrico, su paisano el pelotari Olariaga.

En una cordelería o *txirritxa* de Motrico se conserva una industria de artesanía. Esta *txirritxa* la tenemos identificada con la familia Arrieta, desde los años aquellos que corresponden a la segunda guerra carlista. Las prime-

ras noticias que conocemos de esta dinastía de trabajadores manuales nos llevan a Domingo Arrieta, abuelo y homónimo del actual artesano. En este taller, que se levanta en el barrio de *Ikutzaratz*, en los terrenos de *Urtaran*, se confeccionan toda clase de cuerdas.

Pero después de este breve periplo por estos dos quehaceres manuales, volvamos a nuestro anzolero. Y a éste, a José Luis Uranga, dedicaremos la segunda parte de este trabajo.

En Motrico, aunque hoy ha desaparecido este quehacer manual, sabemos que no fueron pocos los artesanos que se dedicaron al oficio de anzolero. De ellos, entre otros muchos, recordaremos a los hermanos Arrizabalaga, José Miguel Eizaguirre, Juan Burgaña, Luzio Saizarvitoria, a los también hermanos Aguirregomezcorta, Francisco Lecube, Policarpo Flores y a José Luis Uranga. Nosotros visitamos a José Luis Uranga, el último *amuagille* o anzolero de Motrico.

A José Luis Uranga le saludamos en su peluquería de la calle Vicealmirante Churruca. Uranga nos resulta desde el primer momento un hombre simpático y abierto, y, nosotros, abusando un poco de esta su amabilidad, conseguimos verle trabajar en su antiguo pero no olvidado oficio.

Pero antes de seguir adelante anotaremos que José Luis Uranga nació en 1893, en la casa llamada *Uranganea* de Motrico. Es nieto e hijo de artesanos anzoleros. Su abuelo y su padre, Pedro Manuel, nacieron asimismo en *Uranganea*; mas Pedro Manuel Uranga tuvo la pequeña industria en un bajo de *Atxintxin-Kalea* hoy calle del Capitán Rubio.

Si como artesano anzolero José Luis Uranga fue fiel a la tradición familiar, no podemos afirmar otro tanto acerca de su dedicación a las faenas de pesca, ejercidas por sus mayores, que han sido ignoradas por nuestro anzolero.

Apenas hubo cumplido los diez años, eran varias las horas que José Luis Uranga empleaba cotidianamente en la labor de *amuagille*. Y no tendría más de diecisiete cuando se puso al frente de su barbería, que en parte la aprovechaba para la industria anzolera. Desde entonces, en derredor de este local comercial, alternando los dos oficios, ha transcurrido la mayor parte de la vida de este laborioso y octogenario artesano.

En la jornada de temperatura agradable, que invitaba a trabajar al aire libre, en las calles de Motrico resultaba familiar y simpática la presencia de Uranga, que, a la puerta de su establecimiento y sentado en un banco, se dedicaba a forjar el anzuelo. Otro día, su taller sería el interior del local. Allá, junto a un ventanal, entre afeitado y corte de pelo, cumplimentaba los encargos de sus clientes, fabricaba, uno a uno, los distintos tipos de anzuelos o *amuak*.

Como útiles de trabajo, además del citado banco, *bankua*, el anzolero empleaba tres martillos, *matralluak*, de diferente tamaño y mango de madera, cuyo extremo o punta es cilíndrico y alargado, y seis tenazas, *tenazak*, asimismo de distinto tamaño, que en su interior llevan dos muescas.

Para conseguir la forma del anzuelo se servía de doce moldes, *moldak*. El molde o plantilla, que se sujetaba en el banco, en su extremo superior o cabeza lleva una hendidura, en la cual se introducía la varilla de hierro, a la que llamaban alambre crudo o brillante. Un madero, que por medio de su remate inferior en punta se ajustaba en un orificio del banco, recibía el nombre de *tanborta*. Vemos que la *tanborta* lleva a cada lado de la parte superior un arco, en el cual, previo introducido del alambre, y su trabajado con una lima, el artesano lograba la *garranga* del anzuelo. Esta *tanborta* cuenta también con otro aro en uno de sus costados. En este aro se doblaba el alambre del anzuelo doble, así como la argolla que algunos anzuelos llevan en lugar de la pala.

En el banco reparamos en un pequeño yunque o *junguria*. Sobre este yunque, a golpe de martillo, el artesano conseguía la debida línea de la *garranga*, *puntie* o punta y la pala del anzuelo. Ya hemos dicho que Uranga contaba con el molde respectivo para cada tipo de anzuelo. Y en el molde, que iba colocado en el banco, conseguía el arco del anzuelo. Disponía asimismo de dos o tres limas, *limiek* y de un cortante para seccionar la varilla a la medida que requería cada *amua*. Estos anzuelos o *amuak* iban numerados desde el cinco al veintisiete.

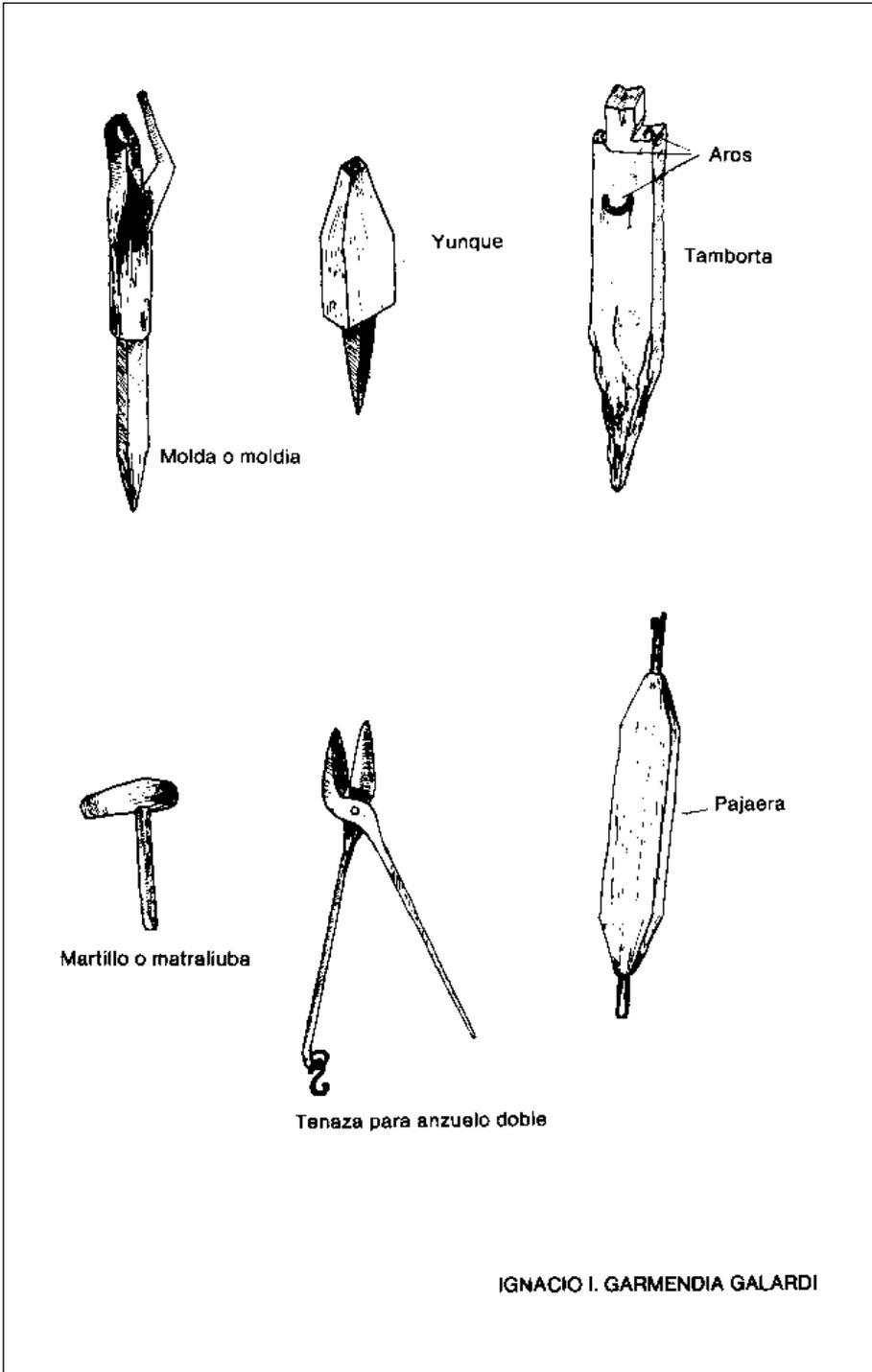
Los anzuelos del cinco al siete, los más pequeños, se reservaban a la pesca de cercanía, conocida como *baztar-arrantza*. El número nueve se preparaba para el besugo y el chicharro, y el doce, trece y catorce se utilizaban con la *papardua* o palomita. Los anzuelos que correspondían a los números quince, dieciséis y diecisiete, Uranga los vendía para emplearlos con el congrio, para la pesca a palangre, y los del diecinueve, veinte y veintiuno, el *arrantzale* o pescador los usaba con el bonito y el atún. Los *amuak* algo mayores, casi todos ellos dobles, los forjaba para la pesca del cimarrón grande. Pero señalaremos que este anzuelo doble no trabajaban el padre y el abuelo de José Luis Uranga.

La materia prima para hacer el anzuelo, es el alambre crudo o brillante; Uranga lo encontraba en Eibar y en Bilbao. Lograda su medida deseada, y ésto hemos indicado que lo realizaba por medio de un cortante, lo sujetaba con unas tenazas especiales para este cometido, que ha quedado asimismo apuntado llevan las correspondientes muescas.

Seguidamente, Uranga colocaba parte del alambre en uno de los aros de la *tanborta*, y, sirviéndose de una lima, aguzaba su cabo. Después, sobre el yunque, martilleando, conseguía la forma del garfio o *garranga*. Tras esto, de nuevo en la *tanborta* y valiéndose de la lima, desbastaba el hilo metálico y remataba el trabajo del garfio.

Hecha la *garranga*, terminaba de dar la línea a todo el anzuelo. A esta operación precedía el introducido del alambre en la hendidura que, en su parte superior, lleva el molde que vemos ajustado al banco.

Ahora, logradas la *garranga* y la forma del anzuelo, al artesano restaba por hacer la pala o sujetador. Esta pala la trabajaba sobre el yunque, a marti-



llo o *matrallua*. Confeccionado el anzuelo, lo limpiaba en ácido clorhídrico o espíritu sal. Pero en los años aquellos en los que José Luis Uranga ayudaba a su padre, este lavado lo efectuaban sumergiendo al anzuelo en un barril que contenía vitriolo y agua. Por último añadiremos que el anzuelo, libre de impurezas, se le aplicaba un baño de estaño. Para este menester, el artesano motricoarra lo introducía en un recipiente donde previamente había fundido este metal.

La producción del anzuelo variaba según su tipo o tamaño. En una jornada de diez horas, este artesano hacía de mil quinientos a dos mil del número nueve, y de trescientos a quinientos los algo mayores. En el mismo tiempo, la forja del anzuelo número veintisiete se veía reducida a veinticinco o treinta.

José Luis Uranga recuerda, no sin cierta nostalgia, los años aquellos en los cuales una *tretza*, que equivalía a doscientas cuarenta *amuak* o anzuelos, vendía por la hoy ridícula e irrisoria cifra de una peseta. La docena de anzuelos del número veinte cobraba sesenta céntimos, y por igual cantidad del número veintitrés percibía los cinco reales. Un anzuelo mayor alcanzaba el precio de ochenta céntimos a una peseta.

Pero sabemos que hoy el artesano *amuagille* se ha ausentado de Motrico. El banco de trabajo, al igual que los otros diferentes útiles del oficio, presentan inequívocas señales de desuso. Descubren la falta del cálido roce de la mano del artesano. Presentan el aspecto frío y lúgubre de todo aquello que ha tenido vida y, ahora, lo contemplamos arrumbado y, con harta frecuencia, olvidado en el trastero. Pero esto, en el presente y en otros innumerables casos, es el tributo al progreso. Al paso del progreso, que no podemos evitar deje la estela de algunas parcelas muertas.

Mas José Luis Uranga no ha nacido para la vida pasiva y contemplativa. Si como anzolero guarda forzosa jubilación, nuestro artesano se entretiene en preparar las *korañak* o poteras para los chipirones.

Para hacer la potera, funde primeramente el plomo y vierte el caldo a un molde. Tras llevar a cabo esta operación, extrae, ya en frío, aquello que llamaremos el cuerpo del aparejo.

Para la pesca del calamar, a la boca de esta *koraña* le es preciso soldar de diecisiete a veinte alfileres, que, antes, habrán sido descabezados por medio de unas tijeras o *goreziak*. Después el artesano utiliza una pequeña herramienta, a la que llama *pajaera*. De cada extremo de la sección de madera de la *pajaera*, de unos ocho centímetros –esta medida cambia con facilidad–, arranca el correspondiente hierro de tres centímetros. Con el que lleva un corte o hendidura dobla los alfileres, y del otro el artesano se sirve para distribuir debidamente los alfileres u *orratzak*.

En el Motrico de nuestros días, este trabajo de hacer la potera se nos presenta como una reminiscencia de su antañona artesanía.

Orio

La villa de Orio se levanta sobre una colina que desciende de Talaigaña, mientras las ventanas de sus viviendas miran hacia el río que le dió vida y marcó la razón de su existencia durante generaciones. La antigua Villanueva de San Andrés, guardadora de uno de los vados más importantes de la calzada de la costa, no es en la actualidad una población enteramente marina, ya que el campo y la industria influyen también en su economía, pero, sin embargo, ha sido el mar quien ha clavado con más fuerza su sello en las vidas de las gentes, en sus calles, y en sus casas.

La barra de Orio siempre ha tenido fama por su peligrosidad, y en el paso del tiempo, pese a las obras realizadas, no ha conseguido perder gran parte de esa dificultad. Ello da más valor si cabe a su vocación marinera. Cuando otros puertos del Mar de los Vascos han perdido completamente su actividad de pesca, y en otros decae de forma notable, no deja de llamar poderosamente la atención esa fidelidad a la llamada de la mar y su mundo.

DE TOPONIMIA, CALZADAS, Y OTROS RELATOS

Al monte situado al Este de la desembocadura del Oria se le conoce como Talai (o Talaigaña). A la punta rocosa que se interna en el mar, Talaimuturra. A una gran roca situada al Este de Talaimuturra, la llaman Anarri. Más al Este todavía, cercano a la costa también, se contempla un peñasco dominado por una gran piedra caliza trabajada por el hombre. Se trata de un viejo amarradero para las gabarras que llevaban las piedras areniscas de esta zona para construir las casas del ensanche de San Sebastián-Donostia. Al peñasco lo llaman *Gaztaña-arroka*. Al amarradero, *Kaltzarriya*; pero popularmente siempre se le ha conocido por *Karrabeloko-amona*, en recuerdo de una mujer muy anciana que vivió en uno de los caseríos de esa parte de Orio. Efectivamente, yo mismo, desde el mar, viniendo de la parte de San Sebastián-Donostia navegando hacia Orio, he observado más de una vez la forma antropomórfica de ese amarradero. Y así, los pescadores viejos de Donostia llamaban a esa peña y a

su testigo de caliza (el amarradero es de caliza, y no de arenisca que es la única piedra que se encuentra en todo el entorno, lo que confirma que fue expresamente llevado hasta allí), *Fraile-buru*. Cuando el mar rompía en *Gaztaña-arroka*, los pescadores ya sabían que podían tener complicaciones para cruzar la barra de Orio.

En la costa, próximos a *Gaztaña-arroka*, se ven todavía los restos de un muelle, lugar donde se cargaba la arenisca en las ya citadas gabarras para ir luego a San Sebastián arrastradas por una o más *caleras*. Según me contaron, hasta hace unos años al menos aún se veían restos de txabolas y construcciones donde se dice vivían los canteros (*argiñak*, en euskera) que trabajaban sacando y preparando la piedra.

Hasta la construcción del espigón, la barra de Orio no se mantenía fija, encontrándose próxima a la cota de Talai, y conociéndose a la playa allí formada como *Antilla*, playa que dominaba desde un pequeño peñasco la ermita de San Juan Bautista. Aguas arriba, antes de llegar al pueblo, existía otra playa más pequeña a la que se llamaba *Playa txikiya*. Luego era la *Erribera*, y finalmente el puerto y la villa de Orio.

Al Oeste de la barra se levanta el monte Amestimendi. Desde Amestimendi se internan en el mar una serie de rocas que forman pequeños islotes a los que se conoce con el nombre de *Molla-arri*. Al Sur de Amestimendi se encuentra la playa de Oibar-zar, que pertenece a la villa de Aya. Junto a Oibar-zar existió una peña que llamaban Arribill, y en la que dicen existía un túnel que la atravesaba de uno a otro lado. Más al Sur, el monte Mendi-beltz. A las vertientes que de Mendi-beltz, dan a la ría se las conoce con el nombre de Arra-aldia. En el recodo que hace ahí el río Oria se ve el caserío Zubai, y muy cerca de él la ermita de San Pablo. Junto a ese caserío, hasta hace bien pocos años al menos, se contemplaban los restos de la calzada que viniendo de Zarauz, y tras salvar el vado de Orio, se dirigía a San Sebastián-Donostía por las laderas del Mendizorrotz y el pueblo de Igueldo. Yo mismo he seguido esa calzada desde Zubai hacia Zarauz, pasando junto a la ermita de San Pablo (ya citada). Se trataba de una *galtzarra* ancha, de piso empedrado de bloques de arenisca. De Orio hacia San Sebastián continuaba también el mismo camino, y se le podía seguir muy bien hasta las proximidades de la Venta de Orio, pero la construcción de la carretera de la costa, así como la de la autopista, borraron prácticamente todo rastro de esa famosa *Calzada de la Costa* que a través de los siglos había llegado hasta nuestros días.

En la ladera de Amestimendi, en una roca, junto a la salida de la actual barra, se ve una talla de Andra Mari conocida por *Karmengo-Ama* (Virgen del Carmen). Se colocó hará unos veinte años. Cerca de ella existió, y todavía existe, una cruz a la que se conoce sencillamente como *Gurutzia*. Al parecer la cruz es anterior a la figura de la Virgen.

IMÁGENES APARECIDAS EN EL MAR

Es tradición que una de las tallas que se guardan en la ermita de San Juan Bautista fue traída por las olas del mar hasta la playa. Se trata de la figura conocida como *Antillako-Ama*. Para algunos pudo ser el mascarón de proa de un viejo navío. El día de San Juan Bautista (24 de Junio) y el día de Santa Ana (26 de Julio), años atrás, era costumbre llevar hasta allí a los niños pequeños, incluso niños de pecho, que tenían aires. Se metía la cabeza en un agujero que existía en el altar, se metía también la cabeza del niño, y luego se ofrendaba un frasco de aceite bendecido, mientras se recogía otro frasquito que allí había de una ofrenda anterior. Luego, en casa, se frotaba al niño en la tripita con el aceite, y se dice curaban del mal que les aquejaba. Años atrás yo mismo recogí la tradición de que si se metía la cabeza en ese agujero del altar de la ermita de San Juan Bautista se sanaba de los dolores de cabeza.

FIESTAS Y COSTUMBRES

Años atrás el día de San Juan Bautista se acudía a la ermita de San Juan, en la Antilla. Se acostumbraba ir en procesión, celebrándose después una romería. En las proximidades de esa ermita existía una gran casa a la que se conocía popularmente con el nombre de *Palazio*. Su propietario, o quien allí vivía, era Joaquín Pérez. Este hombre contratava la música para la fiesta. Pero además dio origen a una curiosa costumbre; a todos los pesqueros que ese día, al salir a la mar, y al regresar de la mar, hacían sonar la sirena al pasar delante de su casa, les regalaba seis u ocho litros de vino. Ese día sonaban sirenas como nunca, hasta el punto de que había personas que se acordaban del día que era por el número de sirenas que se escuchaban desde antes de amanecer.

Cuando el pesquero llegaba a puerto, el patrón enviaba al *Txotxo* a recoger el vino. *Txotxo*, en Orío, era el equivalente al *Txo* de Bermeo; al *Txalupamutilla*, de Guetaria; y al *Aña* de Sokoa, Ziburu y Donibane-Loitzun. En una palabra, era un muchacho joven que estaba de aprendiz en el pesquero, y que hacía los recados, ayudaba al cocinero, recogía el material de cubierta, limpiaba la embarcación, llevaba los víveres, etc.

Para salir a la mar, el patrón avisaba al *Txotxo*, y éste se encargaba de ir llamando a voces desde la calle a los miembros de la tripulación. Había arrantzales que tenían una campanilla en el balcón, y colgando de la campanilla una cuerda fina que llegaba hasta el portal, o hasta el pie de la ventana en la calle, quedando el cabo de la cuerda sujeto por lo general a un clavo. El muchacho soltaba la cuerda y hacía sonar la campanilla, evitando así el dar voces. Hará todavía unos veinte años, yo mismo he conocido ese sistema de avisar a los arrantzales que vivían en la calle Juan de Bilbao, de San Sebastián-Donostia. Supongo que también se haría en otros puntos de la Parte Vieja, y en la Kai-arriba del puerto donostiarra. Como viví unos años en esa calle Juan de Bilbao, *Ikatz-kalea* popularmente (la calle de los

carboneros), tuve oportunidad en más de una ocasión de ver esas campanitas sujetas a su cuerda y atadas a un clavo a la altura de la mano, en la calle.

La llamada del *Txotxo*, en Orio, era el aviso de buena mar, de buen tiempo, y movía a todas las tripulaciones, aunque fueran las cuatro de la mañana.

SOBRE EX-VOTOS

En la iglesia parroquial de San Nicolás de Bari, de Orio, colgando de la bóveda, se ve un enorme velero de nombre *San Nicolás*. Según doña Joaquina Enbil, de 99 años, se trata de un modelo de las embarcaciones que se construían en el astillero de Mutiozabal. Cuenta que el poner allí la maqueta del «San Nicolás» fue una idea que se le ocurrió a don Alejo Enbil, cuando fue secretario de Orio. De cualquier forma, lleva ahí colocado en la iglesia más de setenta años.

Existe otro ex-voto en la ermita de San Martín de Tours, al paso del antiguo camino de Orio a San Sebastián. Este ex-voto fue colocado hace unos pocos años, y su constructor fue Jesús Mari Perona, de Orio, durante muchos años remero de la trainera de Orio junto con su hermano José Ignacio.

DE NAUFRAGIOS Y PROMESAS

Entre las muchas tragedias que han ocurrido en Orio y en su barra, todas ellas de doloroso recuerdo, recojo aquí la de la embarcación *Virgen del Carmen* (Karmeli). El naufragio sucedió en el año 1952, en la barra de Orio. De catorce arrantzales se ahogaron cinco. José Irastorza *Ixtaspe*, quedó atrapado en el interior del pesquero. Tras desesperados esfuerzos, consiguieron rescatarlo poniéndolo a salvo. Según me relataron, había hecho promesa de ir andando al Santuario de Andra Mari de Aránzazu desde Orio, y descalzo, si se salvaba. Tres veces lo intentó. A la tercera, al parecer acompañado por un pastor que le servía de guía, consiguió llegar a Aránzazu. Sus pies eran una auténtica llaga, y todavía hay personas que recuerdan la llegada de aquel arrantzale hasta la iglesia donde se guarda la imagen de la Virgen patrona de Guipúzcoa, santuario levantado en el corazón de la sierra de Aitzkorri, y a una distancia superior a los cincuenta kilómetros desde Orio, si se va por monte (por carretera la distancia supera los setenta kilómetros).

OFRENDAS DE PESCADORES, ROGATIVAS Y TRADICIONES

Años atrás, los arrantzales iban hasta la ermita de San Pablo, próxima al caserío Zubai, y junto a la calzada que llevaba a Zarauz (como antes he citado), y ofrendaban velas o aceite para la lámpara que brillaba ante la ima-

gen del Santo. Según me contaron, podía ser para pedir protección en los días de temporal, o bien en cumplimiento de promesa.

En primavera se solía ir en rogativa, en procesión; el primer día a la ermita de Nuestra Señora de la Piedad (hoy en ruinas), el segundo día a la ermita de San Martín de Tours, y el tercer día a la ermita de San Juan Bautista (en la playa de la Antilla).

Por San Juan (24 de Junio) se ponía, y todavía se ponen en muchas casas y en los caseríos, en las mañanas de ese mismo día, ramas de lizarra (fresno).

DE REFRANES, DICHOS Y CREENCIAS

Hace muchos años existía el refrán que decía: «Obe da trumoya Rogatiba baño» (Es mejor que truene que hacer Rogativas).

SOBRE LA IMAGEN DE SAN TELMO, DE ZUMAYA

Cuentan haber oído relatar a los viejos arrantzales de Orio esta costumbre, y esta tradición, sobre San Telmo, de Zumaya, y su festividad.

Se dice que la imagen de San Telmo, de Zumaya, fue encontrada en el mar. Un año había una sequía muy fuerte en todo el término de Zumaya. Pasaban los días, y las semanas, y no llovía. Entonces los habitantes de Zumaya se dijeron: «Itsasoan aurkitu dugu, ea urik badakar». (Lo hemos encontrado en el mar, y a ver si nos trae el agua). Y lo llevaron hasta la orilla de las aguas, y lo mojaron. A partir de entonces, en esa festividad de San Telmo, siempre llueve. Aunque el día de San Telmo es el 15 de Abril, en Zumaya se acostumbra festejarlo el segundo día de Pascua de Resurrección, o Lunes de Pascua.

DE LEKEITIO

En el año 1924 solían ir de Orio a Lekeitio a vender sardinas. Un día, con su embarcación, como de costumbre, llegaron los oriotarras hasta los muelles de Lekeitio. Entonces estaban empeñados los vizcaínos en unas mejoras del puerto y sus accesos. Uno de los hombres que allí estaban trabajando, ante la insistencia del capataz para que rindiera más, le dijo: «El kristau genero de zain viene mandar es una gloria, pero hacer es de demonios» (En una traducción libre se podría decir este significado de la frase: Menudo cristiano eres tú, que me haces trabajar a mí hasta reventar las venas).

LOS PESCADORES GALLEGOS, Y SU ESTANCIA EN GUETARIA Y ORIO

Se cuenta que a finales del siglo pasado (entre 1870 y 1890) era frecuente ver entrar en puertos vascos a pesqueros de Galicia. Al parecer, en uno de esos viajes llegaron a Guetaria, y fueron de sidrería en sidrería. Al terminar el día estaban un tanto bebidos, y hubo sus más y sus menos con los arrantzales de Guetaria, a los que los gallegos terminaron amenazando con sus largos cuchillos. La noticia de la trifulca se extendió rápidamente a los demás puertos vascos de la zona.

Ocurrió que los gallegos tenían que ir a Orio. Orio en esas fechas estaba celebrando las fiestas de San Pedro. Entonces, en aquellos años, para bailar con una chica, se pedía *txanda*. Aquellos gallegos, recién llegados a Orio, pedían su *txanda*, pero luego no cedían el bailar con la muchacha cuando el de Orio le recordaba que había terminado el baile, y que por lo tanto era a él a quien le correspondía la *txanda*. Avisados los oriotarras de lo que había ocurrido en Guetaria, se organizaron en grupos compactos que dominaron a los gallegos, y terminaron arrojando a los pescadores gallegos desde el puente a la ría.

SOBRE LOS NOMBRES DE LOS VIENTOS Y DISTINTOS FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS

Al viento Noroeste le llaman, *Baso-aizia* o *Mendeala-aizia*.

Al viento Norte le llaman, *Nortasua*.

Al Norte-Este, lo conocen por *Iparra-aizia*.

Al viento Sur, *Ego-aizia* o *Leor-aizia*.

Al Sur-Oeste, *Suroesta*.

Al Sur-Este, le llaman *Suesta-ko aizia*.

Beasoya se llama a ese viento fresco, generalmente del Noroeste, que barre esos días en que el calor domina la mar. Son esos amaneceres de calor pegajoso que se producen por lo general en primavera y verano.

Cuando el monte Pagoeta-mendi asoma la cima por encima de una nube, la nube tapa como una franja parte del monte, y por debajo de la nube vuelven a verse los caseríos de Aya, a esa nube que envuelve a Pagoeta se le conoce con el nombre de *Martzelo*. Esto suele ocurrir por lo general en verano, y en días cálidos. Se dice que *Martzelo* avisa que en veinticuatro horas se desencadenará la tempestad. Este relato lo hacían los viejos arrantzales.

Cuando la luna se veía como orlada por una corona, a la que se llamaba *Illargi-koroya*, se decía que antes de veinticuatro horas habría tempestad de la mar.

Cuando las estrellas hacían *Dir-Dir (Izarra Dir-di ka)*, es decir, cuando brillaban con una luz como intermitente, se decía que iba a amanecer con viento Sur. Si las estrellas no parpadeaban, se decía que a la mañana siguiente dominaría el *Iparra* (Nor-Este).

Se llamaba *Santiyo Kamillua* al *Camino de Santiago*, o Vía Láctea. Joaquín Lerchundi decía que *Santiyo Kamillua* no marcaba siempre el mismo rumbo. Así, añadía, si el 27 de cada mes, antes de las doce de la noche, se veía el *Santiyo Kamillua* marcando rumbo Norte, el mes siguiente sería dominado por el viento Norte.

Al Arco Iris lo llaman *Erromako zubiya*.

Con el nombre de *Xoxomikote* se trata de explicar el por qué Marzo tiene 31 días, y Abril 30 días. Contaban en Orio que un pastor de la zona de Pagoeta-mendi dijo a Marzo; «¡Vaya mes que me has dado, todavía mis ovejas saltan la barrera!» (A! zein hilabetea eskaini didazun! Gaur oraindik nere ardiak hesia saltatzen dute).

Entonces Marzo le pidió a Dios que le concediera un día y medio más, y Dios se lo concedió. Así, antes de llegar Abril, se desencadenó un temporal de nieve y el pastor perdió sus ovejas. Esa es la razón por la que, según tradición popular, Marzo tiene 31 días, y Abril 30. En otro sentido, parece que el relato trata de justificar el castigo al pastor por su desprecio o mofa hacia Marzo (mes por lo general duro en Euskal-Herria), al mismo tiempo que avisa que hasta terminado el mes de Marzo nadie puede fiarse de un temporal de nieve incluso en esta zona de Kostaldea.

Félix Astiazaran, de Orio, que murió hacia 1968, con 40 años de edad, solía llamar al amanecer *Egunsentiya*. También solía decir que si al *Alba-izarra* (planeta Venus) le rezabas tres *Agur Maria* (tres Ave María) al amanecer, podías conseguir ese día lo que quisieras.

Llamaban *Zerrazoya* a la bruma cerrada que dominaba el mar. Cuando había *Zerrazoya* se iban aproximando a la costa midiendo la profundidad de las aguas con la sonda (plomo, o piedra, atada a una cuerda). La profundidad se medía en brazas. Según iba disminuyendo el número de brazas, avanzaban con mayor cautela. Así hasta escuchar la rompiente. Concedores de cada roca de la costa, entonces se orientaban y buscaban la entrada de Orio, o del puerto al que se encontraban más próximos.

En Guetaria, los días de *Zerrazoya* hacían sonar una campana con un tañido especial. A ese toque lo llamaban *Zerrazoi-kanpaya*, y servía para orientar a las embarcaciones que buscaban el abrigo del puerto de esta villa de la costa vasca.

LAS MARCAS

Los pescadores de Orio llamaban *Iru-torreta* al punto en la mar desde donde de la embarcación se veían las torres de las iglesias de Askizu, Gue-taria y Orio. Era una referencia importante para la localización de calas de pesca.

LAS TRES OLAS

Cuando había mala mar las embarcaciones se dirigían a la barra y aprovechaban para cruzarla los momentos de calma entre cada tres grandes olas. Esas olas que vienen seguidas (popularmente se dice que son tres) reciben el nombre de *Itsas aldiya*. A la corta calma que se produce tras pasar las tres olas y que vuelva a llegar una nueva *Itsas aldiya*, se le conoce con el nombre de *Laga aldiya* o *Leun aldiya*; ese corto tiempo que duraba la *Laga aldiya* era el que se debía aprovechar para entrar en la ría del Oria pasando la barra.

LA VENTA DEL PESCADO EN LOS PUEBLOS DEL ENTORNO

Había mujeres que iban a pie a vender la anchoa o la sardina, con la cesta del pescado sobre la cabeza. Llegaban hasta Aya, y sus caseríos. La cesta donde llevaban el pescado se llamaba *otarra* (en euskera). En aquellos años de principios de siglo las monedas que más se usaban eran las siguientes; *Txakur txiki bat* (cinco céntimos), *Txakur aundi bat* (diez céntimos), *Iru txakur txiki* (se decía a los quince céntimos), *Real* (al Real, los veinticinco céntimos), y *Bi errelian* (se nombraba a los cincuenta céntimos).

Entonces se vendía el cuarto de litro de leche a cinco céntimos (*Txakur txiki bat*), y a esa medida de cuarto de litro se le denominaba en euskera *Txantxilla*.

SOBRE LA TXAKURRENA

Conocieron la costumbre de la *Txakurrena* en Hondarribia-Fuenterrabía, sobre los años 1925 ó 1926. En Orio se practicaba la *Txakurrena* principalmente en la época de la pesca de la anchoa, la sardina, el txitxarro y el berdel. Si se pescaban 34 arrobas de anchoa, cuatro arrobas se repartían ese mismo día entre toda la tripulación, es decir, lo que se repartía era el importe de la venta de esas cuatro arrobas. Para conseguir *Txakurrena* había que pescar como mínimo esas 34 arrobas de pescado a las que ya me he referido. *Partilla*, se denominaba a las ganancias de cada arrantzale durante la semana, y a veces durante el mes.

Sobre este tema de la *Txakurrena* se recuerdan en Orio estas palabras entre dos arrantzales de apodo *Makatxa* y *Xierba*. Estaban pescando anchoa,

y habían logrado ya las 34 arrobas. Entonces *Xierba* dijo a *Makatxa*: «¡Makatxa, ánimo, altxa burua txakurrena egin dugu ta!» (¡*Makatxa*, ánimo, levanta la cabeza que ya hemos hecho *Txakurrena*!). *Makatxa* contestó: «¡Txakurrenarekin, sendia eutsiko dugu!» (¡Con *Txakurrena* vamos a mantener a la familia!).

EL PESQUERO RAMONITA, LAS MALLERAK Y LA LIMOSNA AL CRISTO DE GUETARIA

Entre los años 1920 y 1925 uno de los pesqueros más populares de Orio era el *Ramonita*. A vapor, mediría unos diez metros de eslora, por dos metros de manga, y una potencia de motor de cuatro caballos aproximadamente.

Un día que se dirigía a Guetaria, después de haberse dedicado a la pesca de la anchoa, a la entrada de ese puerto realizó una falsa maniobra y rozó una de las boyas (*Muertua*, en euskera). Las *Mallerak* que estaban trabajando en el muelle advirtieron a gritos al patrón del *Ramonita* del peligro que corría de golpear la boya, pero ya no hubo tiempo de rectificar el rumbo y se produjo la colisión.

Cuando se sacaron las redes para despescar la anchoa, el patrón dijo a una de las *Mallerak*: «Tori diru hau eta bota limosna au Kristoari, deabrua uxatzeko». (Toma este dinero y echa esta limosna al Cristo para que nos quite al demonio de encima).

Las *Mallerak* eran las mujeres que en los puertos pesqueros vascos se encargaban de quitar el pescado de la *Malla* (generalmente anchoa o sardina), ya que en aquel arte de pesca se traía a la pesca tal y como había sido atrapada en la red hasta el muelle donde se pensaba realizar la venta.

Al Cristo de Guetaria se le tiene todavía gran devoción entre los arrantzales. Se trata de ese Cristo que se ve en la capilla que existe en el túnel abierto desde hace siglos bajo la iglesia parroquial del Salvador. Marchando en dirección al puerto, esa capilla se encuentra a la derecha, en el interior del pasadizo. Se le llama también *Capilla de la Piedad*.

Aparte de la historia contada más arriba, siempre se ha considerado que esta imagen del Cristo da buena suerte en la pesca, y nunca faltan a sus pies monedas de ofrenda arrojadas por los arrantzales. La misma devoción que los pescadores de Guetaria, tenían, y tienen, los de Orio. Así, entre otros relatos, todavía recuerdan cómo en el año 1968, habiendo llegado a Guetaria, los arrantzales de un pesquero de Orio pusieron cada uno diez pesetas de su *Txakurrena* y dejaron ese dinero de limosna para el Cristo, después de quitarse todos la boina y haber rezado un *Aita Guria* (Padre Nuestro). Luego, hasta la hora de embarcar, con lo que había sobrado del dinero que se había puesto a *Eskote*, a tomar *txakolí* por los bares de Guetaria.

Algo parecido hacían por aquellos años (hacia 1968) los mismos arrantzales de Orio cuando llegaban a San Sebastián-Donostia a vender el pescado, o de arribada por mala mar. Pero aun estando en San Sebastián no se olvidaban del Cristo de Guetaria.

Así, una vez amarrado el pesquero, solían subir a lo alto del Castillo (*Gaztelua*, en euskera), y después de mirar desde aquel alto el estado de la mar (especialmente si se habían refugiado en Donostia por mal tiempo), rezaban un *Aita Guria* en la Capilla del Sagrado Corazón. Luego, arrojaban una limosna al interior del templo. Esa limosna estaba cogida del dinero que había puesto a *Eskote* la tripulación a su llegada a San Sebastián. *Eskote* es una cantidad fija, para todos igual, que todavía suele ponerse cuando se va en grupo y de la que se pagan los gastos que se hagan, generalmente, bebidas, comidas, etc.

Del Monte Urgull bajaban a la Parte Vieja a tomar unos txikitos, y luego a comer; por lo general, entonces, se iba al *Bodegón Alejandro*, y se comía morcilla y carne cocida. Cuando volvían a la embarcación era frecuente oír al que había llevado las cuentas del *Eskote*: «Gainerantzeko dirua Getariako Kristoari botaku diogu» (Lo que ha sobrado echaremos al Cristo de Guetaria). Y así, sin más, guardaba aquellas monedas hasta el día que llegaran a Guetaria para dejarlas en la capilla del Cristo.

LOS ESCAPULARIOS EN LAS REDES

Antaño solía ser frecuente que los pescadores, porque se les había roto la red repetidas veces el mismo día al quedar ésta enganchada en las peñas del fondo marino, ataran sus escapularios al extremo de la *Malla* antes de hacer una nueva largada. Esto solía suceder principalmente en la época de la pesca de la anchoa.

Tras colocar los escapularios, y al grito de: «¡Listo! ¡Herría!», lanzaban la nueva largada. Era la tradición que la red no se enganchaba. Tenían una enorme fe en ello.

Orio: sobre la construcción de traineras, trainerillas y bateles

Con mucha frecuencia se ha señalado que la génesis de algunos de nuestros juegos populares la encontramos en el cotidiano trabajo del hombre. En el cotidiano quehacer de otrora, hoy, quizás, en todo o en parte olvidado. Es el caso, por ejemplo, de las pruebas de bueyes y las apuestas de hachas. Asimismo, aquellas modestas embarcaciones de remo, que el curtido y moreno *arrantzale* utilizaba en la diaria faena, poniendo a prueba su destreza, han llegado a nosotros, si bien después de haber llevado a cabo más bien marginales innovaciones en su línea y construcción, respondiendo a su aspecto deportivo.

En la revista *Ciaboga*, de septiembre de 1949, encontramos concreto y gráfico testimonio, que viene a corroborar lo que acabamos de señalar. Este se remonta al año 1891, y se refiere a una regata celebrada en aguas de Bayona. En el mismo trabajo podemos leer cómo una de las condiciones de la prueba reza lo siguiente: «Las traineras tenían que haber sido construídas lo menos con tres meses de anticipación, y haber hecho servicio de pesca».

No seremos nosotros los que pretendamos descubrir el brillante enraizado de la trainera en la villa de Orio. Ello resultaría bastante ridículo, puesto que su envidiable historial desde allá los albores de siglo, en proceso de continuo enriquecimiento, es de sobra conocido. Y, si algún año, por un motivo u otro, las amarillas camisetas no se dejan ver en la baliza de salida, se las echará de menos. Entonces, Joaquín Aldave, el poeta *beratarra* que vivió vecindado en esta localidad costera, acusará esa ausencia. Dejaba escuchar sus inspiradas estrofas, que son un llamamiento a la presencia oriotarra en el enfrentamiento deportivo.

«Piperra, gatza, shalsha ta kia
nunbait Orion eskuetan.
Zergatik, ene! urtero-urtero
etzaude zu estropetan?
Altxa zaitte, ba, erri indartsua;
jartzazu eskua arraunetan.
Jartzazu berriz Euskal Erriya
irakiten su garretan».

[La pimienta, la sal, la salsa y el humo según parece se hallan en manos de Orio. ¿Por qué, jay!, no estás todos los años presente en las regatas? Levántate, pues, pueblo viril; pon la mano en el remo. Pon de nuevo a Euskalerría hirviendo entre llamas].

Pues bien, siendo esto así, nada más natural y lógico que en esta villa de Orio, cuya aportación al campo de la construcción de barcos ha sido importante, encontremos a un conocido carpintero de ribera, a quien los años de ininterrumpida entrega al oficio le han hecho acreedor a un nombre y prestigio con justicia bien cotizada.

En Valentín Icaceta tenemos al artesano que en Orio se dedica a la construcción de ligeras embarcaciones. Icaceta es de Orio. Nació en su zona más íntima y recogida, que se conserva en el transcurso del tiempo. Vio por vez primera la luz en la casa de nombre tan evocador como es el de *Konzeju-Zarra*.

Konzeju-Zarra comunica con la fábrica parroquial, por medio de un descensado puente. Este puente, que atraviesa el cielo de una angosta y empedrada calle en desnivel, es viejo y de ennegrecida madera; pero, al mismo tiempo, conserva su encanto. Embellece al ya antes interesante conjunto arquitectónico de sus alrededores.

La iglesia de Orio es de piedra arenisca que, en parte, la vemos algo gastada. Algunos de sus contrafuertes, retirados al interior, simulan, en delicado gesto, no querer molestar a sus vecinas y apretujadas casas. Es un templo, este de Orio, dedicado al patrón de la villa, a San Nicolás de Bari. Y al vate Aldave tampoco le pasó por alto esta advocación:

«Nikolas Deuna daukagu Zaindari,
eta gu gaude begira berari».
«Orio artu zendun gogoz zuk zuretzat
gelditurikan ontasuna guretzat
Jarri ta zaude gure onurarero
zuzen bidetzat».

*[A San Nicolás le tenemos de protector, y nuestras miradas a él se dirigen].
[De buena gana cogiste a Orio para ti, quedando la felicidad para nosotros.
Puesto estás como recto camino para nuestra dicha].*

Los comienzos de Valentín Icaceta en el mundo laboral fueron junto a su padre –asimismo oriotarra–, en una industria de muebles de la localidad. Sin embargo, influenciado por el ambiente que en su derredor se respiraba, y llevado de su afición, no exenta de conocimientos y aptitudes para ello, construiría por aquel entonces su primera trainera.

Sería el año 1935 cuando ocurría esto. La trainera llevaba pino de Flandes y, probada por la tripulación de Pasajes de San Pedro, fue rechazada por demasiado ligera, puesto que los *arraunlariak* o remeros no se hallaban habituados a embarcaciones de poco peso. A la sazón, las traineras alcanza-

ban los trescientos kilos, y la construida por este carpintero de ribera de Orio no pasaría de los doscientos treinta y cinco. Para concluir la pequeña historia de esta embarcación señalaremos que, previo examinada, fue vendida, por cuatro mil pesetas, a la Sociedad Deportiva de la Ciudad Vieja de la Coruña.

Las medidas de aquella trainera, que coinciden con las que hoy se construyen, eran las siguientes: doce metros de eslora; un metro setenta y dos centímetros de manga; puntal de proa, desde el bajo de la quilla a la parte superior del carel, noventa y cinco centímetros; sesenta centímetros de puntal de centro y setenta y cinco de popa.

Mas esta primera embarcación de Icaceta fue construida en plan más bien de aficionado, puesto que para ello tuvo que aprovechar los ratos libres que le quedaban de su obligación en la mentada empresa de muebles.

Corría el año 1942 cuando su padre, abriendo un taller, se establecía por su cuenta. En él se dedicaría primeramente al cometido propio de ebanistería; pero, pronto, a los pocos meses, al recibir la ayuda de su hijo Valentín, quedaría arrumbado este oficio y, padre e hijo, se entregaban exclusivamente a la pequeña embarcación. Después de esta data de 1942, en esta firma se dedican a la construcción de traineras, bateles y, desde fecha algo posterior, trainerillas.

El carpintero de ribera Icaceta no trabaja en el bajo de una pequeña casa de amplio alero, entramado al descubierto y balconaje de balaustre de madera. No; a este artesano lo hallamos fuera de la parte primitiva de la villa. Lo encontramos, aunque no muy lejos, algo apartado del puerto. En contra de lo que presentíamos, a Icaceta lo tenemos en la zona nueva de Orio, en el bajo de un edificio de moderna línea.

Esta industria costera cuenta con varios y hermosos ventanales. Es clara y alegre. En ella, repartidos por todo el local, vemos plantillas de diferentes tamaños, así como distintas piezas, que formarán parte de la futura embarcación, preparadas para su montaje. En este taller reparamos asimismo en una trainera con el costillaje al descubierto, que espera su forrado o entablación.

Sabemos que el trabajo de los astilleros no se ha llevado a cabo dentro de un régimen de libertad. La construcción de barcos, tanto de altura como de bajura, ha estado, como lo tenemos observado en uno de nuestros trabajos, desde tiempos muy remotos y al igual que hoy en día, sometida a unas ordenanzas de la correspondiente autoridad naval. Extremo es éste que desde la importante factoría hasta el modesto carpintero de ribera, han de tener muy en cuenta a la hora de realizar su cometido.

Así, de esta manera, la pequeña embarcación, la nada presuntuosa *txalupa* de remo que disputa deportivas pruebas oficiales, se sujetará a unas

medidas mínimas, que han sido dictadas y puestas en vigor por la Federación Nacional de Remo.

Hemos apuntado más arriba que las características de la primera trainera montada por Icaceta son válidas para las actuales embarcaciones del mismo tipo. Ello nos evita el repetido; únicamente anotaremos que su peso más reducido es el de doscientos kilos, y que las clases de madera empleadas en su construcción, por su condición de ligeras, son las de roble, plátano, pino Norte, olmo y acacia.

Como detalle oportuno y relacionado con lo que acabamos de anotar traeremos a colación la trainera que el artesano de Orio construyó en 1968 para la tripulación de Fuenterrabía. Era, aquella, una embarcación *Ama Gualupekoa* de ciento ochenta y tres kilos insuficiente por lo tanto al peso exigido por la Federación, y hubo que cargarle lastre de plomo para que, de esta forma, entrase en lo reglamentario.

Al igual que en las otras embarcaciones, para construir la trainera, el primer cometido del carpintero de ribera es el de preparar la quilla, cuya sección es de forma triangular, sobre unas maderas llamadas *pikaerak*, picaderos.

Sobre la quilla comienza a armar el barco. Coloca la roda y el codaste, que, previamente, valiéndose de las plantillas, las habrá puesto a punto. Seguidamente lleva a cabo el montaje del costillar.

Dos son los tipos de costillas que lleva la trainera: las fijas o de forma, que suman veintisiete, y las llamadas vaporizadas, en número de sesenta y dos, por lo general de madera de roble, olmo o acacia.

Cada costilla fija de la trainera se compone de tres secciones. Su línea, el carpintero de ribera la habrá conseguido después de haber realizado el corte sobre la plantilla o molde respectivo, que es asimismo de madera. Para las costillas vaporizadas el artesano dispone también de los moldes necesarios.

El ancho de las cuadernas de forma es de treinta y cinco milímetros por dieciséis de grueso. En las vaporizadas estas medidas equivalen a un centímetro de ancho por otro de grueso. La altura de estos tipos de costillas se ajusta a la que exige la línea de la *rifadura* o *arrufadura*.

La misión de las costillas de forma es la de sujetar el forro o *entablazua*. Y el objeto de las vaporizadas es el de conseguir una mayor consistencia de la *txalupa*.

Excepto en la parte de proa y popa, donde se cierra la embarcación, que, para lograr un mayor reforzado, entre dos costillas de forma lleva otras tantas vaporizadas, en el resto vemos tres de estas últimas, que son de una sola pieza, intercaladas con dos cuadernas fijas o de forma.

La base del costillaje descansa en la quilla. Y en esta parte inferior, donde se unen las dos costillas, a éstas se les aplica, por su costado y a guisa de refuerzo, una pieza curva de madera, llamada varenga.

Cosido por medio de clavos de medidas especiales, sobre la quilla y las cuadernas se coloca la sobrequilla. El grueso de la quilla y la sobrequilla, que de ordinario son de madera de pino, lo podemos calcular en tres centímetros.

Para el forrado de la trainera, que no es de tingladillo, sino liso, Icaceta utiliza, por lo general, madera de Guinea. La longitud de las tablas, que van a ser entrelazadas, es de seis a siete metros; pero, al ser variable la anchura de éstas, su número no es siempre el mismo, cambia de una embarcación a otra. Estas tablas, para lograr una mayor elasticidad en los extremos que corresponden a proa y a popa, se cuecen previamente en agua.

Después del forrado viene la colocación del carel o *karela*. Este carel se compone de tres piezas por babor y otras tantas por estribor, y va sobre la entablación. Muchas veces es de madera de roble.

La trainera lleva nueve bandas o *tostak*. Y sobre el carel van los toletes con sus correspondientes *txantelak* o chanteles. Estos son de madera de pino y su misión es la de evitar que el remo roce el carel. Si mis limitados conocimientos de física no me fallan, en la embarcación, el tolete es la resistencia, puesto que el remo es una palanca de segundo género y el punto de apoyo lo tiene en el agua.

El remo se sujeta al tolete por medio de un trenzado de cáñamo, *estrapuba*, o estrobo. El tolete del patrón de la trainera es de hierro, ya que para su remo, de cinco metros de largo, el de madera se expondría a una rotura fácil.

Como detalle curioso diremos que una trainera lleva de ocho a nueve mil clavos, todos ellos galvanizados.

Dejaremos la trainera para pasar a la trainerilla. El origen de la trainerilla es reciente. Sin remontarnos demasiado, el mismo lo encontramos hacia el año 1944, y la primicia de su construcción, según dice Icaceta, corresponde a una firma de Guecho.

El peso de aquellas embarcaciones, que se hallaba comprendido entre los ciento cuarenta y cinco kilos, sería considerado como excesivo por la tripulación. Y tomando buena nota de ello, Icaceta construiría, el año 1947, una trainerilla para la representación de su puerto. Orio, con esta embarcación, que en la báscula dio ochenta y dos kilos, saldría vencedora, primeramente en San Sebastián y después en otra regata disputada en las aguas del Nervión. Aquí tenemos mencionada, pues, la primera trainerilla construída en esta villa guipuzcoana.

Pero, ahora, esta novedosa embarcación que salió de las manos de este artesano carpintero de ribera, resultaba, para algunos, de peso insuficiente. Y, como ocurre a menudo en semejantes casos, ello dio pie a numerosos roces y desagradables discusiones entre los representantes de las distintas tripulaciones, lo que hizo necesaria la intervención federativa.

El peso mínimo que este organismo tiene autorizado para las trainerillas es el de cien kilos; pero diremos que las hoy construídas en Orio tienen entre noventa y uno y noventa y cinco kilos. Mas esta embarcación, tolerada por la Federación debe llevar una sobrecarga, hasta alcanzar el peso reglamentario, que cada tripulación cuidará de colocarla en el lugar más indicado a su criterio.

La trainerilla, que cuenta con una tripulación de seis remeros y patrón, responde a la medidas siguientes: eslora, nueve metros cincuenta centímetros; manga, un metro doce centímetros en la costilla maestra o central; puntal de proa sesenta y siete centímetros; puntal de popa cincuenta y siete centímetros, y el puntal central, en la costilla maestra, cuarenta centímetros.

Varias son las clases de madera que Icaceta emplea para hacer la trainerilla. De ellas citaremos al roble, olmo, pino de Flandes, fresno y nogal blanco.

Vemos que la técnica del trabajo de la trainerilla no difiere de la seguida con la trainera, que ha sido descrita.

La trainerilla lleva veintiún costillas de las llamadas de forma, y cuarenta y nueve de las conocidas como vaporizadas o suplementarias, cuya altura se sujeta a la arrufadura o *rifadura*.

Las costillas de forma llevan madera de fresno y tienen dos centímetros de ancho por uno de grueso. Al igual que su correspondiente de la trainera, esta costilla la completan tres secciones.

De una pieza de un centímetro de ancho por otro de grueso son las cuerdas vaporizadas. En el preparado de estas costillas, Icaceta se sirve indistintamente de la madera de roble, olmo y nogal blanco.

El forrado lleva madera de Guinea. Este menester lo realiza, al igual que en la trainera, por medio de tablas cuyo largo es de cuatro a cinco metros, y que al ser éstas de distinto ancho, su número varía de una trainerilla a otra.

La trainerilla cuenta con seis bancadas o *tostak*.

Sobre su carel –de seis piezas repartidas entre babor y estribor– vemos los toletes con su *txantelak*. Si en la trainera el tolete del patrón es de hierro, el de la trainerilla es de madera de acacia.

El batel, para el autor de estas líneas, lego en las interioridades de los enfrentamientos deportivos de carácter náutico, es la embarcación que le resulta más familiar. No en vano las regatas de bateles son, desde la época que el recuerdo de uno alcanza, el número festivo más popular, en el sentido verdadero de este vocablo, de los anualmente programados para honrar al Santo Patrón de su pueblo. Regatas de bateles que, incluso algunas fechas antes de su celebración, cuentan con la suficiente fuerza de interesar a un nutrido número de aficionados, de manera especial a aquellos que viven y se identifican con los colores de su embarcación.

El tema del batel, el historial, con frecuencia modesto, de los *arraunlariak* o remeros, y la labor, muchas veces sigilosa, de conocer, para su ulterior comprobado, el tiempo que en determinado recorrido invierte esta o aquella embarcación, prologa estas competiciones. Más adelante, llegado el día de la prueba, entre los gritos de ánimo de los respectivos incondicionales, el secreto comenzará a dejar de serlo con las remaduras de la *txanpa* inicial.

Las algo tranquilas aguas de la ría y la bahía son, por lo general, el indicado escenario para el batel. Su peso mínimo autorizado es el de setenta kilos, y las medidas reglamentarias para las competiciones oficiales son: siete metros de eslora; un metro diez centímetros y cinco milímetros de manga; cincuenta y ocho centímetros de puntal de proa; treinta y tres centímetros y cinco milímetros de puntal de centro, y cuarenta y seis centímetros de puntal de popa.

Mas advertiremos que estas medidas corresponden al batel construido con fecha posterior al año 1945. Los anteriores a esta data, que se utilizaron únicamente en Guipúzcoa, concretamente en San Sebastián, Irún y Tolosa, y que, hoy todavía, siguen tripuladas en pruebas más bien amistosas y locales, son embarcaciones cuya eslora alcanza los siete metros cincuenta centímetros.

El batel lleva catorce costillas fijas, formadas, al igual que en las traineras y en las trainerillas, por tres secciones de madera, y cuarenta y dos cuernas vaporizadas, que, como en las otras embarcaciones construidas por Icaceta, son de una pieza.

El método empleado para la construcción del batel es el mismo que el seguido con la trainera y la trainerilla.

Los remos, para el patrón y los cuatro remeros, son de madera de haya.

Las herramientas más importantes que encontramos en la industria de Icaceta, y que sirven indistintamente para los tres tipos de embarcación que llevamos mencionados, son las que a continuación citamos: *zerrotia* o pequeña sierra, que observamos que el artesano la tiene siempre a mano; *trintxa* o formón; *garlopa*; cepillo carpintero; varias cuchillas para el desbastado de las piezas; la *azia* o *bastrel*, cuchilla que en nada nos recuerda a la

que, conocida por el idéntico nombre de *azia*, utilizan otros trabajadores manuales, como es el caso de los cesteros.

Con esta *azia* el carpintero de ribera trabaja las partes curvas de la embarcación, aquellas donde no alcanza el cepillo corriente de carpintería. Además de los útiles que llevamos recordados reparamos en varios martillos o *malluak*, tenazas o *tenazak* y, algo arrumbado, puesto que hoy se sirve de una eléctrica, la taladradora de mano o *biribirgiña*.

Años atrás, a estas pequeñas embarcaciones se les aplicaba, a brocha, barniz negro y un baño de plombagina. En nuestros días, por su ya comprobado mejor resultado y una mayor comodidad, Icaceta realiza este menester a pistola y empleando pinturas sintéticas e impermeabilizadas.

Se ha comprobado que no hemos citado para nada el calafateado. Que no hemos mencionado al artesano calafateador, tan presente siempre en los astilleros. Su omisión se debe a que, si bien en el barco pesado su cometido resulta indispensable, estas pequeñas embarcaciones, cada vez más estilizadas, no precisan del calafateo. Las maderas van unidas a junta viva.

Roncal, el valle de las almadías

LAS ALMADÍAS; LA LARGA RUTA DESDE EL RONCAL HASTA EL MEDITERRÁNEO

Eusebio Tolosana (65 años), Florencio Lacasta (65 años), Pablo Tolosana (49 años) e Inocencio Ayerra (62 años). Cuatro almadieros de Burgui. Cuatro de los últimos conocedores de las foces, las vadinás, y las caídas del Ezka. Cuatro de los últimos hombres que sabían la técnica de montar una almadía, de llevarla por el río, de manejar el largo remo de nueve metros como si sólo se tratara de una débil caña. Era el domingo 9 de Mayo de 1971.

En un rincón de la foz de La Bochuela, junto a la orilla misma del río, muy temprano, las ocho de la mañana escasamente, con la sombra de Mendibeltza cubriendo todavía el Ezka, los sorprendimos trabajando en unir los troncos del primer tramo de la larga almadía.

Chirriestrándonos, agarrándonos a los bojes para no caer, descendimos la fuerte pendiente que nos separaba de la estrecha plataforma donde se estaba montando la última almadía.

Sí era curioso verlos trabajar. Cómo ensamblaban cada tronco, cómo manejaban las flexibles ramas de avellano, fabricando un rústico trenzado que resistiría horas más tarde todo el empuje de los rápidos del río, y choque contra los bajos de los vados.

Durante más de dos horas, a solas con ellos, tomamos notas y más notas, apuntes, dibujos, esquemas, citas. Fue una labor larga que se hizo corta, porque los cuatro roncaleses, derrochando sinceridad, facilitaban cuantos datos se les pedía. Pronto pasamos a formar parte de su mundo, y como en aquel barranco lo único que había era el montaje de una almadía, además de escribir, pronto pasamos a ayudarles un poco en todo, compartiendo con ellos al final unas buenas *migas* preparadas en una hermosa sartén, comiendo después unas doradas *txulas* (tocino frito) que, entre pan y pan, con buen vino, nos quitaron el hambre para el resto de la mañana.

La última almadía estaba formada por cuatro tramos de siete metros de longitud cada uno; es decir, medía veintiocho metros. La anchura era de tres metros y medio, llevando aproximadamente noventa y dos troncos.

Allí, en el montaje, no había trampa alguna, y emplearon todos los elementos tradicionales que se usan en la preparación de la almadía. Hacía cerca de veinte años que no bajaban almadías por el río Ezka. Nos contaron que todavía se sentían jóvenes y que, pese a los años de inactividad en la dura profesión, el volver a ella siquiera por unas horas no les inspiraba el menor temor.

Es que ellos llevaban en la sangre la experiencia adquirida desde los doce años, cuando al poco de salir de la escuela acompañaban ya a sus padres a preparar la madera, y a embarcar en los tramos considerados fáciles en el largo trayecto que los llevaría al río Aragón.

Un día cualquiera se subían a la almadía y, agarrados al palo ropero, marchaban por primera vez río abajo, viendo trabajar a los cuatro hombres en los remos: dos adelante y dos atrás. Con el tiempo, ese niño forjado en los peligros de la corriente, llegado el momento, manejaría también el largo remo que certificaba el nombre y el ser *Almadiero*.

Era entonces cuando el hombre joven se enfrenta a las focas como la Txorrota, o Las Goteras. Cuando salvaba la difícil curva de La Botxuela. Cuando de la Foz de Burgui pasaba a la de Salvatierra. Luego, El Congusto, y El Rayo. Detrás, y a corta distancia, El Matral les traía el valle y las aguas más anchas y reposadas del Aragón.

En este punto de El Matral, a veces, los almadieros de Sigüés les cogían el relevo continuando hacia Tudela y Zaragoza, mientras los roncaleses regresaban a los barrancos de Atukarraz, Ezkaurre, Garde, San Miguel, Corona, y otros muchos más, a montar nuevas almadías.

También en muchas ocasiones los *Almadieros* del valle de Roncal bajaban hasta Tudela, Zaragoza, e incluso hasta Tortosa, junto al Mediterráneo. Iban vendiendo la madera en estas localidades, y en otras que les cogiera en su marcha por el río Ebro. Si no la colocaban en Tudela seguían hasta Zaragoza. Si en esta capital tampoco conseguían vender todos los pinos que les quedaban, arrastrados por la corriente alcanzaban el mismo Tortosa.

Al unirse el Ezka al Aragón era donde, por lo general, ataban varias almadías. Las llamaban *Media*, o *Carrazo*, según las juntaban a lo largo o a lo ancho. Desde el Aragón, cruzando ante Sangüesa, navegaban a la búsqueda del Ebro. Solían tardar siete días en llegar hasta Zaragoza, parando en distintos lugares. En una primera etapa llegaban hasta El Matral (actual Venta Karrika), punto en el que amarraban hasta el atardecer. Luego, las siguientes jornadas las iban cogiendo en el caer de la tarde en Sangüesa, Murillo, Castejón, Tudela, El Bocal, Alagón, y Zaragoza. Ya hemos indicado que el itinerario podría prolongarse incluso hasta Tortosa.

Los *Almadieros* de los últimos tiempos regresaban en tren, por lo general hasta la estación de Campanas, y de allí a pie, con la sirga al hombro, hasta el valle de Roncal. Otros se apeaban en Tudela, o en Castejón, volviendo también a pie hasta sus hogares. Algunos de estos hombres nos contaban que sus padres, también *Almadieros*, habían venido andando desde Zaragoza hasta su pueblo de Roncal en cuatro o cinco días, durmiendo en los pajares y en las posadas de los caminos.

La época de llevar troncos de pino y abeto solía ser en los meses de Octubre hasta Mayo, pero también podía alcanzar a Junio. Todo dependía del nivel del agua. Tanto es así, que no importaban las inclemencias del tiempo, y descendían por la corriente incluso con las ropas heladas por el frío, y llevando como toda prenda de abrigo los oscuros espalderos de piel de cabra que aún vemos usar a los pastores roncaleses en los pastos de Belagua y de Betzula.

Las almadías eran manejadas por cuatro hombres (como ya lo hemos dicho en un párrafo anterior), y a veces también las conducían sólo tres *Almadieros*. A los que usaban los dos remos delanteros se les conocía por *Punteros*, y a los que empuñaban los dos remos de atrás los llamaban *Codeiros*. Cada uno atendía a su labor, labor que conocía perfectamente, y la confianza mutua era imprescindible.

Ellos sabían los que debían hacer en cada *caída*. Sabían cómo debían remar en la vadinás. Cómo había que empujar la almadía por la orilla del río, cuando en los remansos la balsa no avanzaba al tener el viento en contra. Y así, hasta vencer el viento, hasta llegar de nuevo a la primera *eskorra* para dejar que la balsa se deslizara por ella, y seguir siempre adelante, en busca del ancho valle que acoge a Yesa.

Pocas veces descansaban, ya que cuando no era una peña, era un puente o un *contrapuerto*, lo que obligaba a la atención. Los *contrapuestos* eran a modo de rampas que tenían las presas, rampas por las que corrían las almadías para salvar el desnivel de las presas. Uno de los *contrapuestos* más arriesgados era el de Burgui. En esta fecha de mayo vimos superar ese paso de Burgui. Vimos como la proa de la almadía se hundía en el río. Vimos cómo el agua llegaba hasta la piernas de los punteros y cómo éstos, impasibles, aferrados a su remo, fueron capaces de mantener el rumbo de la balsa. Tras pasar bajo el puente de Burgui, arrimaron la almadía a la orilla derecha del Ezka, y la amarraron. Era el final del recorrido.

Hoy, cuando tantas formas de vida van desapareciendo, cuando costumbres, usos y creencias, que habían perdurado durante siglos las vemos caer borradas a cada día, el paso de la última gran almadía por las aguas revoltosas del Ezka nos traía la imagen de un mundo que se va. La imagen de un mundo que casi hemos tocado nosotros con los dedos, y que sin embargo nos parece tan distante.

Pero es que sólo recogiendo esos testimonios podremos quizá saber un día de dónde venimos. Sólo recogiendo esos testimonios seremos capaces no sólo de conocer las diversas formas de vida de nuestros antepasados, sino también conocer su valor, su serenidad, de su enfrentarse cada día con la muerte en cualquier *eskorra*. En una palabra, de su lucha por la vida.

El almadiero y la construcción de las almadías

Dentro de nuestra atención dedicada al valle del Roncal no echaremos en olvido aquel medio de transporte fluvial de la almadía o armadía, que tanta importancia tuvo en la vida económica de una luenga época de esta zona de gran riqueza maderera.

Si al hablar de la almadía nos limitamos a señalar que ésta es una balsa –aunque a través de este trabajo nosotros empleemos este término–, daremos pie a que el lego en la materia incida con facilidad en el error. Más claro es lo que respecto a la voz *armadía* (almadía) leemos en el *Diccionario Espasa-Calpe*: «Conjunto de vigas o maderos unidos con otros en forma plana, para poderlos conducir fácilmente a flote». Pero, nosotros, a la almadía objeto de nuestro interés –extremo éste de nada difícil comprobación para quien nos siga prestando su atención– la describiremos diciendo que la forman troncos de madera debidamente alineados y enlazados entre sí y repartidos por varios tramos asimismo entrelazados, que, conducidos por el hombre, discurren a flote y río abajo.

Ciñéndonos a las almadías roncalesas, nos encontramos con que en el transcurso del siglo XVIII se produce un hecho de capital importancia para su aparición, en número suficiente a tener en cuenta, y posterior desarrollo. En la mentada centuria daba comienzo la explotación de la riqueza forestal del valle, en cantidades industriales de importancia, y a la sazón *Erronkari* contaba con muy deficientes y primitivos medios de comunicación. Entonces no existía la carretera, y la distancia desde el valle a la desembocadura del río había que salvarla a pie o en caballería, a través de un escarpado y peligroso camino, señala Rafael Gamba. «En aquellos tiempos estaban mucho más asequibles desde Roncal las poblaciones francesas de Mauleón y Olorón, en las que solía venderse la lana de los ganados, que Pamplona, salvo en los meses de nieve. No había para el transporte de los troncos otro camino que el río».

De esta manera, pues, si hasta mediados del siglo XVIII el negocio maderero figura, principalmente, en manos de los ansotanos y chesos,

desde esta data «comienza una nueva época, muy interesante para Navarra y el Aragón, que ya no verá cruzar sus aguas solamente almadías aragonesas, sino también navarras. Los reinados de Fernando VI y Carlos III, de éste precisamente, son sobradamente conocidos por el gran impulso dado a la economía y obras públicas en general, bajo la égida de ministros tan progresivos y destacados como Ensenada, Aranda y Floridablanca. La construcción de buques para la Real Armada y las obras del Canal Imperial reciben un gran impulso por estas fechas, bajo la dirección del famoso Pignatelli, aumentando notablemente el tráfico. Los excelentes bosques de pinos y abetos del Pirineo navarro, de óptima calidad, serían transportados en adelante por el Aragón y el Ebro hasta Tortosa, hasta el Mediterráneo». Y esto, agregaremos nosotros, hasta hace unos treinta años.

Pero nuestra intención primordial no es la de hurgar en los aspectos humano, harto duro y sufrido, y económico, sujeto a numerosas vicisitudes de la vida de aquellos almadieros. De manera novelada o en documentos estudios de rigor histórico, de forma marginal o en ensayos dedicados exclusivamente al tema, son varios los trabajos que conocemos acerca de las almadías y la vida y milagros de los almadieros, a quienes Félix Urabayen llamaría *gladiadores acuáticos*. Y es que en nuestros días, aquellos valerosos almadieros que sabían de los riesgos que su peligrosa profesión les deparraba, se nos antojan, sin olvidar su condición real, personajes un poco de leyenda.

Nosotros, a continuación, nos adentraremos en nuestro empeño, que no es otro que el de fijarnos con la mayor fidelidad posible en la técnica seguida por los almadieros o maderistas roncaleses, en esta ocasión concretamente los de Isaba, para montar una almadía.

«Los ataderos de almadías se sitúan en playas apropiadas (...) El más importante de los del valle de Roncal era el de Laguayo, cerca del embalse de Uztárroz; embalse que regulaba el agua del Esca. También contribuía a esta regulación el río Minchate. Otro atadero importante había cerca de Roncal, en las proximidades del arranque de la carretera de Garde. Además, por el regacho Biñés transportaban almadías los de Vidángoz. Estos tenían un embalse regulador en término de Zokandia».

Al constructor de la almadía se le ha llamado almadiero. Y, por lo general, serían dos hombres los encargados de montarla. Ellos seleccionaban primeramente la madera, tronco de pino lo más derecho posible. Cada almadiero marcaba la madera, su madera, en el mismo pinar. Esta labor se realizaba con el hacha o *aizkora* y la señal podía ser un número romano o una letra.

En talar el árbol y labrar la madera utilizaban asimismo el hacha. Este corte del material al tamaño deseado lo llevaban a cabo sin abandonar el monte, y la unidad de medida sería la vara navarra, que equivale a 0,785 metros. Para facilitar el manejo de los troncos, el maderista se servía de otro de éstos, al que llamaría tranca, de un metro cuarenta a un metro cincuenta

de largo, con un diámetro de diez centímetros. En el acarreo de la madera hasta el lugar del montaje de la balsa, que recibía el nombre de atadero, se valía del ganado caballar o mular. Como decimos, pues, en el atadero se iniciaba el menester de preparar la rústica embarcación que era la almadía.

Los troncos de todos los tramos se dejaban algo más gruesos por la parte superior. La sección delantera o de punta, los troncos denominados *secenes*, contaban con unos seis metros y medio de largo. Mas, con objeto de que los almadieros pudiesen llevar debidamente la almadía, el madero central sería el más largo. Por ejemplo, si este primer tramo estaba compuesto de trece troncos, el del centro tendría un *secen* o seis metros y medio e iría marcado con el número siete. Los dos de sus lados, los números seis y ocho, separados por una distancia no siempre fija, serían tres o cuatro centímetros más cortos, y los siguientes, señalados con el cinco y el nueve, se reducirían en otros tantos centímetros, hasta, de esta manera, llegar a los maderos de los costados, que corresponderían a los números uno y trece y eran los más pequeños. De esta forma se lograba lo que se ha llamado el cerco completo de este tramo de punta. Cerco que, en la parte posterior del tramo, estaría bien calculado en lo que respecta a su medida, puesto que el demasiado acusado haría jugar más de lo debido a la almadía.

Pasemos ahora el tramo segundo, que como veremos a su debido tiempo es el del ropero. Esta sección la formaban las maderas más cortas de la balsa, que son los *docenes*. El *docen* mide cuatro metros ochenta centímetros y, al ser el diámetro de estos troncos mayor que el de los *secenes*, su número se reduciría en uno con respecto a éstos. Así, los *docenes* podían ser doce u once. Indicaremos antes de seguir adelante que el tronco más grueso se reservaba siempre para el centro del tramo, que iría en contacto con el cauce mayor del río.

Los troncos del tramo tercero eran los *catorcenes* y su largo venía a ser el de cinco metros cuarenta centímetros. Algo más gruesos que los anteriores, el número de los *catorcenes* sería el de nueve, diez y once. Nueve o diez *docenes*, que, repetiremos, medían cuatro metros ochenta centímetros, hacían la cuarta sección.

Por último, diremos que el almadiero reservaba para el quinto tramo los maderos más gruesos de la expedición; ocho o nueve *catorcenes* que sabemos medían cinco metros cuarenta centímetros.

Prosiguiendo con la labor de preparar una almadía señalaremos que concluida la distribución de la madera en tramos, venía el atado de éstos. Para ello, el almadiero colocaba cada sección –la más ancha era la primera, de tres metros, tres cuarenta centímetros o tres metros y medio– sobre dos maderos. Mas antes alineaba los troncos como irían en la almadía, teniendo bien en cuenta que su parte más delgada fuese la delantera.

A continuación, en su cabo delantero y con el hacha «se hacían escarbas a todos los maderos». Esta operación consistía en cortar en ángulo y de una

extensión de ocho a diez centímetros la mitad inferior del extremo del tronco. Así se conseguía que la almadía salvara con facilidad los obstáculos que había de encontrar en el río.

Tras esto se juntaban todos los maderos que formaban un tramo y a cada tronco de los más gruesos se le hacían tres agujeros, y dos a los restantes, en las partes delantera y posterior. Estos orificios iban a unos quince centímetros de sus correspondientes extremos del tronco y los delanteros llegaban hasta la mitad del plano *escarbado* o angulado (la parte posterior del tronco carecía de *escarba*). Repartidos uno por el centro y los otros dos a cada lado (los troncos de dos orificios llevaban éstos uno a cada costado), su diámetro era el de tres centímetros. Por ellos pasaba la verga o atado de avellano que servía para enlazar las maderas de cada tramo.

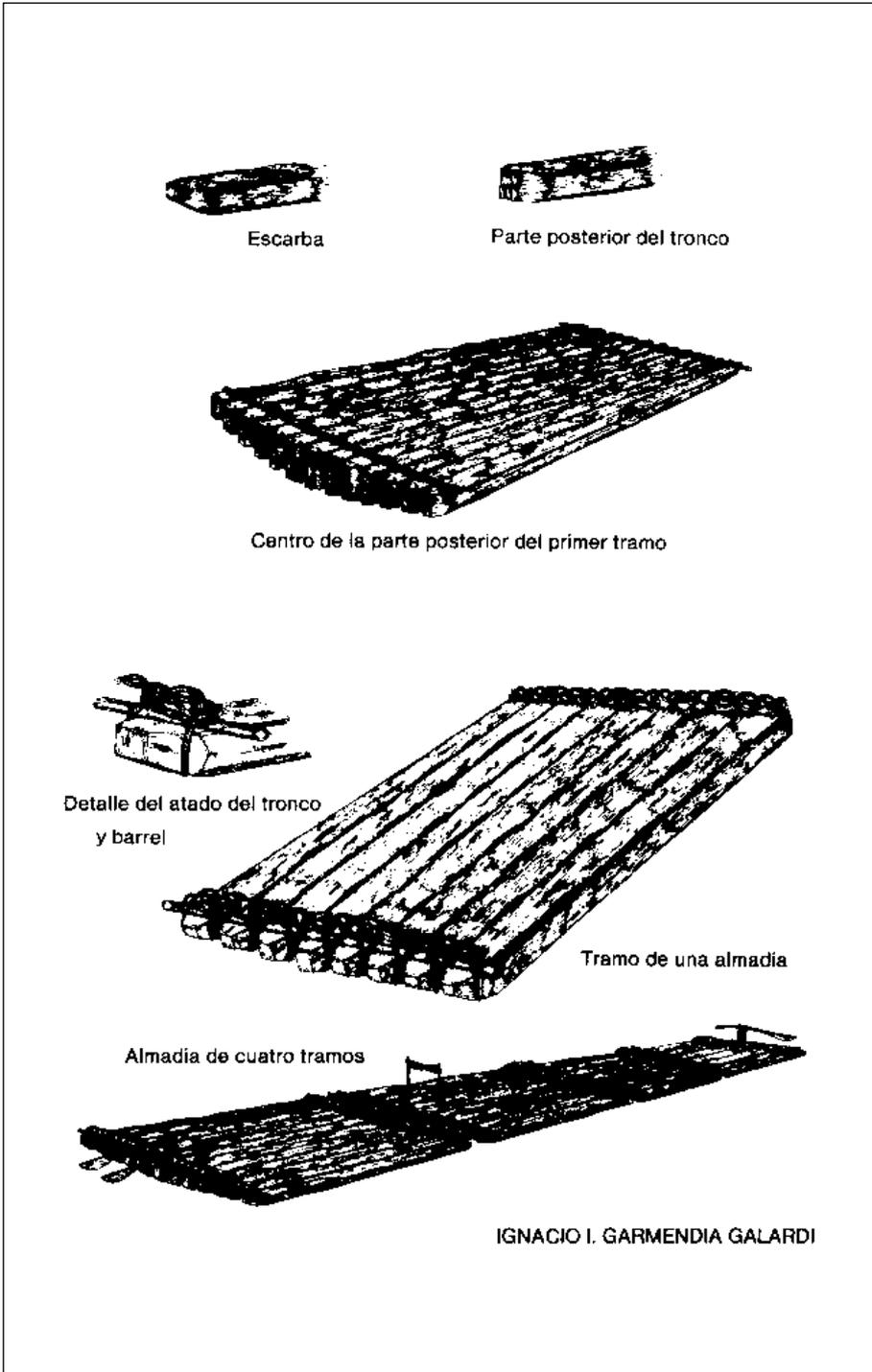
Con objeto de prolongar la conservación del atado de avellano, los maderistas hacían con el hacha una muesca o hendidura en el centro de los extremos superiores –delantero y posterior– de todos los troncos de tres orificios.

La verga que llevamos citada se sacaba de los brotes más finos del avellano y se desbastaba y limpiaba con el hacha. Su preparado se llevaba a cabo en el mismo atadero. Aquí, el artesano almadiero sujetaba el avellano con el pie y lo retorció a mano, hasta los treinta o cuarenta centímetros de su base. En el almadiero enfrascado en esta labor eran frecuentes las expresiones de *vamos a cortar jarcia* –al ir a aprovisionarse de la planta– y *dame una verga* –al manipular con ella–.

Alcanzado este punto del montaje de la almadía, el almadiero ponía sobre los troncos de punta o *secenes*, entre los orificios y el extremo del tronco, el *barrel*, un jaro de haya de siete a diez centímetros de diámetro, que por los lados delanteros de todos los tramos sobresalía unos diez centímetros del resto de la rústica embarcación.

El extremo derecho delantero y el izquierdo posterior de los *barreles* contaban con una hendidura que servía para sujetar debidamente la primera verga del atado.

El atado delantero se iniciaba por su extremo derecho, y por el izquierdo el del lado opuesto o trasero. En cada agujero se introducía, de arriba a abajo, parte de una verga, su recorrido retorcido que, seguidamente, lo recogía sobre el tronco y lo anudaba con su misma base. Después; con esta jarcia envolvería el *barrel* y el tronco *secen*. Menester que el almadiero lo repetiría con todos los troncos y a través de sus correspondientes orificios. El conjunto de estas tiras de avellano o vergas que quedaban encima del barrel, una vez atado éste con los troncos, formaba una especie de cordón que recibía el nombre de *antoka*. Ahora bien, puntualizaremos que después de atar la delantera del tramo sería cuando el almadiero trabajaba el cerco –que llevaba sólo el primer tramo–, que hemos dicho era necesario para el buen manejo de la balsa.



Siguiendo con el proceso del montaje de una almadía de cinco tramos, alcanzamos el punto de su botadura, cometido que se conocía como *aguar la madera*.

Este menester se iniciaba con el tramo de punta o delantero, que por medio de una cuerda lo dejaban atado a un árbol o a una estaca, para continuar con la segunda sección, que la sujetaban asimismo en tierra, y así, sucesivamente, hacían con los restantes tramos.

Estos tramos, el extremo posterior del primero y el delantero del segundo se cosían por su centro, empleando en ello una *chintura* o cintura, jaro de roble o chaparro joven o, también, avellano bastante más grueso que la verga.

La *chintura* o cintura pasaba entre dos de los troncos o *secenes* del primer tramo y otros tantos *docenas* del segundo, y recogida sobre los *barreles* y las *antokas* quedaban bien afianzada, tras haber sido retorcida como es debido.

Esta cintura llevaba a cada lado y a una distancia de cincuenta a sesenta centímetros, otros dos tirantes. Estos, con igual recorrido que el central, y retorcidos también de idéntica forma, los dejaban más flojos que aquél, para, de esta manera, facilitar la libertad de movimiento que requería toda almadía.

En las uniones de los restantes tramos se empleaban asimismo tres tirantes –en algunas almadías estas *chinturas* podían ser cuatro–; uno en medio y los otros dos, uno en cada costado. Mas estas cinturas iban bien ajustadas, como la central del primer tramo.

Ya tenemos montada la almadía en la orilla del río, donde quedará amarrada por medio de una sirga metálica que pasaba por un orificio que contaba la parte posterior de un tronco del último tramo. Ahora, los almadieros pasarían a la colocación de los denominados *remeras* o *clavillotes*, maderas de unos ochenta centímetros de altura, desbastadas y labradas con el hacha.

Los *clavillotes* delanteros, en primer tramo a unos quince o veinte centímetros de la punta, eran cuatro. Dos, separados por uno quince centímetros, se sujetaban por sus bases introducidas en unos agujeros hechos con la barrena a los troncos terceros y cuarto o quinto de un lado, y los otros dos restantes, respetando la misma distancia que en los anteriores, en los correspondientes troncos del costado opuesto.

El centro posterior del último tramo llevaba otros dos *clavillotes*, dispuestos de idéntica forma que los precedentes, aunque ajustados en un mismo tronco por ser éste, como ya tenemos apuntado, más grueso que los delanteros. Los *clavillotes* se arrollaban por medio de unas jarcias, con las cuales hacían un guarnecido hasta alcanzar la altura donde iría el remo.

Con los remos se dirigía la almadía.

«El viaje río abajo, bogando sobre la corriente, despierta los sentidos. El instinto de los hombres ventea viejas tragedias. En el lecho rocoso, bajo las aguas acecha lo imprevisto. Las márgenes escabrosas, mordisqueadas secularmente por el río, repelen hoscamente toda idea de anclaje. Los hombres se defienden con sabiduría. Doman las aguas a trallazos con sus remos, previendo los corcoves y los cambios de rumbo lo mismo que si montaran una yegua arisca».

Los remos de la almadía eran de pino, preparados con madera seca, al igual que, por razones de flote, el resto de la balsa. Medían de ocho a nueve metros y se ajustaban entre dos *clavillotes* o *remeras*, a los cuales se atarían con unas vergas. Allí donde iban los *clavillotes*, que venía a ser el centro del remo, éste llegaría a tener unos quince centímetros de diámetro. Su extremo superior, la *manillera*, estaba rebajada hasta cinco o seis centímetros. La espada o punta en contacto con el agua iría muy estilizada. Rematada con un grueso de tres o cuatro centímetros, contaba con una *escarba* en su plano inferior. A la parte de los *clavillotes* que quedaban por encima del remo llegaban, desde el *barrel*, dos jarcias. Una por cada lado, estas jarcias estabilizaban el remo y se llamaban *tirantes*. Sobre ellas iba otra tercera jarcia, conocida como *caboliba*, que terminaba de sujetar el conjunto de los *chavillotes*, el remo y los *tirantes*.

Al par de la *manillera* del remo, en un orificio logrado con la barrena a un tronco se introducían los extremos de una jarcia doblada, que recibía el nombre de *testimbao*. En este *testimbao* se sujetaba el remo, con su espada fuera del agua, mientras que no se precisase de su empleo.

Como último quehacer del almediero podíamos considerar el aplicado del ropero a la almadía. El lugar reservado al ropero era el centro de la delantera del segundo tramo, a unos cuarenta centímetros del *barrel*. De ropero hacían dos maderos de un metro veinte de alto, separados por una distancia de cincuenta a sesenta centímetros. Estos maderos se introducían en unos agujeros conseguidos con la barrena y en sus extremos superiores estaban unidos por una verga. Aquí irían algunas prendas de vestir de los almadieros, unas vergas, para hacer frente a cualquier imprevisto, y las *trancas*, una por cada tripulante, colocadas en sentido transversal y de las cuales se haría uso cuando la balsa quedaba inmovilizada por algún obstáculo. Del ropero colgaría también una bota de confortante vino.

«Cuando las lluvias hinchan el río descienden las almadías. Rústicos atadijos de maderas que van de un río a otro, como por las ramas de un árbol, hasta buscar el tronco, en este caso, el Ebro (...).

El amo de Auñamendi miró a sus hombres. Todo estaba listo (...).

Cuando calcularon que la señal les llevaba la distancia conveniente y que las aguas de Mintxate habían aumentado lo suficiente el caudal de agua, empuñaron los remos.

Cada puesto requería dos brazos bien sólidos y una vista de águila para ver los escollos. La remada era de poca amplitud pero ruda. Los remeros, con pies firmes y separados, y los brazos bien extendidos, agarrando el remo en el triángulo de las piernas, esperaban. Los músculos del tórax convergían hacia los brazos, desembocando en dos ríos de energía.

Un hombre de tierra comenzó a quitar las piedras que sujetaban la amarra de acero. De repente las piedras cedieron y la sirga se les enrolló como una serpiente. Corrió tras ella y saltó sobre la almadía.

Silenciosa y rápida arrancó río abajo. Los tripulantes remaron con energía hasta ponerla en el centro de la corriente. Sus espaldas cubiertas con pieles de cabra se balanceaban castigando los riñones, con los pies fijos en el maderamen como si tuvieran cimientos. De sus bocas acostumbradas a grandes silencios brotó un grito de despedida semejante a un desafío.

Velozmente, en extraño silencio, seguidos por las miradas de todos, se perdieron en la lejanía, entre las dos vertientes grandiosas del valle.

A intervalos bien calculados, pues la estrechez del cauce no permitía el paso de más de una almadía, salieron las otras dos.

Sobre el pedregal del río quedaba la última almadía. Los almadieros empuñaron las trancas, metieron sus puntas bajo la madera e hicieron palanca con los hombros. Seis hombres de soberbias musculaturas, de rostros duros, rozaban los maderos con sus pechos ().

La embarcación fluvial, recargada con tres pasajeros, se fue río abajo arrojando sus amarras a bordo (...)

La almadía se deslizaba rápidamente (...).

La bajada era suave, pero el peligro acechaba. A veces, la punta, la proa en otras embarcaciones, se llevaba una enorme piedra por delante.

Esto provocaba una violenta sacudida y crujían las jarcias (...)

Cuando iban bien centrados, los remeros estiraban los brazos hasta el fondo, entre las piernas abiertas. Sin dar una remada, con las puntas de los remos alzadas, descendían con seguridad».

Los almadieros se valían de señales de referencia en determinados puntos de la orilla. Con agua escasa no es posible el deslizamiento por el río; el exceso de caudal hace a las almadías difícilmente gobernables.

«Algunas veces bajaban con las almadías y subían sin cobrar la madera. Siempre subían andando hasta el valle con las sirgas al hombro». Al respecto, algo parecido nos dice Peña Santiago: «Los almadieros de los últimos tiempos regresaban en tren, pero los padres de ellos recordaban haber venido desde Zaragoza hasta el Roncal a pie, en cuatro o cinco días, durmiendo en los pajares y en las posadas de los caminos».

Los almadieros que tenían su puesto en el primer tramo eran los *punteros* y sería el *zaguero* o *codero* el que se colocaba en la última sección. Sobre los punteros recaía el trabajo más delicado en la embarcación, puesto que ellos debían demostrar su pericia en la conducción de la balsa.

La almadía llevaba tantos hombres como remos. Es decir: dos, tres o cuatro. Ahora bien, si hasta Sangüesa una almadía de cinco tramos era tripulada por tres almadieros, desde esta villa hasta Zaragoza serían suficientes dos hombres para conducir otras tantas de aquellas embarcaciones entrelazadas.

Dos almadías unidas recibían el nombre de *una media*. En el Ebro, estas *medias* iban pareadas, formaban lo que se llamaba una carga de madera. Una carga –cuatro almadías– equivalía a sesenta y cinco metros cúbicos de madera.

San Sebastián - Donostia

LA TXALUPA-AUNDIA

Es cierto que nuestro tiempo está marcando un cambio en las formas de vida, y quizá lo está haciendo de forma irreversible. Pero de cualquier modo, y mientras el hombre tenga sensibilidad, habrá cosas que permanecerán y serán bellas a través de las generaciones, porque ese mismo hombre se ocupará de que esa belleza no sea alterada. Pienso incluso, de que llegará el día en que este conjunto del puerto de San Sebastián-Donostia ganará todavía estéticamente. No, no es cuestión de tener prisa. Es cuestión de que llegue la época de un reposado sentimiento que redondee esa callada labor, esa silenciosa labor, que están realizando los vecinos de las casas de *Kaiarriba* por dar una mayor alegría y vistosidad a sus viviendas. La pintura nueva, la gracia del color, las flores, todo, que no crean esas familias del barrio de la Jarana que su esfuerzo ha pasado inadvertido para todos. Ellos, esas familias, lo habrán hecho porque lo sentían así. Nosotros, los que vemos su tarea desde fuera, sabemos situar ese esfuerzo en todo su valor.

Las *Portaletas* continúan siendo la entrada tradicional al puerto donostiarra. Ellas ya no cierran el paso a la ciudad, ni ven casi cruzar los carros con pescado para la venta en el mercado, pero mantienen ese carácter modesto y digno de nuestro pasado. Describir ese rincón que va desde la calle del Puerto hasta la plazoleta de la Lonja no resulta fácil. En cierto modo, sería recordar los buques que atracaban en nuestro muelle haciendo la llamada *Carrera de Cuba*. Sería recordar las fiestas de Santa Rita y Santa Quiteria con todo su sencillo rito propiciatorio, y entre ellas, ese pequeño mundo al que cientos de personas anónimamente hemos estado atentos en el paso de los años; el barómetro de *Portaletas*, el tablón de avisos de la Cofradía, las mareas, el golpe de mar en la isla, y el paseo por Erdiko-molla (no olvidemos que ese lugar fue muelle exterior hasta bien entrado el siglo XIX). Quizá, un recuerdo sentimental a Kaimingantxo, aquella rampa a la que tantas veces fuimos a jugar cuando éramos niños.

De cualquier manera todavía quedan muchas cosas que son algo más que recuerdos. La muralla medieval con sus troneras, la fuente de piedra del siglo XIX, y el portón (hoy cegado) que daba acceso a la ciudad por la actual

calle de la Virgen del Coro. No olvidemos la muralla de Pixapel, coronada por sus chiquitas y modestas casas de pescadores, a cuyos pies, hasta hace bien poco tiempo, se apiñaban las cajas de pescado y oscuras tinas que hacían las delicias de la chiquillería. Los arkupes todavía viven en nuestro recuerdo, y los vemos atiborrados de carros con redes, con perchales, salabardos y txaneles, sin olvidar el serio juego de la *briska* entre las pescadoras y rederas. ¿Qué el tiempo se va? Bueno, pero el puerto permanece.

Aún siguen en pie los sotos, de la misma manera que la plazuela antes citada de la *Lonja del Consulado de San Sebastián* mantiene su carácter del siglo XVIII, con la torre del campanario en pie (torre desde donde se avisaba de la entrada de los barcos). Y también está ahí el edificio de la Cofradía de Pescadores, centro del trajín de los años de buena pesca, especialmente de anchoa, cuando San Sebastián-Donostia dominaba la costa, y en ese lugar tenía su base la venta del codiciado pescado, recalando en nuestros muelles barcos de todos los puertos de Guipúzcoa, de Vizcaya, e incluso de Santander.

Todos estos recuerdos, se unen a otros muchos más, como ese lugar del monumento a *Aita-Mari*, José Mari Zubía, el gran marino vasco que murió en su empeño por rescatar a unos naufragos en la terrible *barra* donostiarra. Y todavía nos queda *Mollapunta*, las escaleras de *Torno-zulo*, el *Aquarium* con sus antaño fieros cañones que ahora han sido aceptados como cómodos bancos, el astillero de Ganboa (para los viejos *el astillero de Ladix y Félix*), e incluso ese anclote semi-enterrado en lo alto del muelle. Y es que este puerto nuestro, cuando menos, data del siglo XIII, y aunque haya sido remozado a lo largo de las décadas es, por derecho propio, uno de los grandes testimonios de nuestro pasado, de ese pasado cargado de vida y de trabajo, cuando los veleros, las traineras y las txalupa-aundiak, llegaban hasta los muelles con sus cestos repletos de brillante pescado de tonos plateados al sol y lluvia.

La *Txalupa-aundia*, entre otras cosas, se distinguía de la trainera por tener cubierta. El *trinquete* a proa, y el *mayor* en el centro de la embarcación, soportaban las velas al tercio. Con la ayuda de esas velas se realizaban las singladuras más largas. Las *palkas* (defensas de madera) colocadas a proa, babor y estribor, impedían que el agua entrara en la lancha cuando la fuerza del viento sobre la lona obligaba a escorarse a la txalupa. El timón de barra (*lema*, en euskera) era sustituido muchas veces por un largo remo, al igual que lo hacen actualmente los patrones de las regatas de traineras. Los remos que se utilizaban en nada se asemejaban a los actuales, sino que eran a modo de troncos simplemente aplanados en la zona que impulsa el agua.

Por lo general, la ropa de los arrantzales consistía en botas de cuero con suela de madera, jersey oscuro (negro), y pantalones de azul mahón. Para la lluvia se llevaban ropas de lona embadurnadas de aceite de linaza (tanto chaquetón como pantalones), mientras la cabeza se cubría con el tradicional *sueste*.

La comida se preparaba en cubierta, y se condimentaba al calor del carbón de leña. El *marmitako* era el alimento fundamental para nuestros hombres de mar.

Los pescadores buscaban las calas tradicionales, entre ellas las de *Eskote*, y *Erreka*. En invierno, el besugo era el pescado más codiciado, pescándolo en la modalidad de *tretzak* (palangre). En verano, desde San Pedro hasta el día de Andra Mari de Arrate (8 de Septiembre) se marchaba a la pesca del atún, pesca que se realizaba a la cacea (*sasián*, en euskera). Para ello la *Txalupa-aundia* (lancha calera) navegaba hasta los puertos de Candas y de San Vicente de la Barquera, y otros de las costas de Santander y Asturias, saliendo al paso del codiciado atún en sus rutas migratorias.

Vaya desde aquí un recuerdo sentimental a aquella *Txalupa-aundia* de Mutriku (Motrico), bautizada con el nombre de *Concepción* que, a finales del siglo XIX, navegando rumbo al puerto de San Sebastián-Donostia cargada con su pesca, desapareció en la mar sin dejar rastro. Nadie de la tripulación logró salvarse. Otra popular *txalupa-aundia*, la *Josefita*, de Ondárroa, después de salvarse en medio de una tormenta, su tripulación hizo promesa de ir todos los años a Itziar, a rezar ante Andra Mari.

Todo esto es un poco de nuestra pequeña historia. De la historia construída por miles de hombres y mujeres cuyos nombres se han perdido sin dejar rastro, pero que con su ejemplo dieron calor y fuerza a nuestro viejo pueblo...

Ziburu - Donibane Loitzun - Sokoia

En la costa de Laburdi, entre Hendaya y la barra de Bayona, se abre camino hasta el mar el río La Nivelle. En su desembocadura, a uno y otro lado, se afincaron las poblaciones de Ziburu (Ciboure), Donibane-Loitzun (San Juan de Luz), y Sokoia (Socoa). Antigua de siglos, en alguna manera este estuario era el último puerto seguro para quien navegara al Norte, antes de encontrarse con el Garona.

DE TOPONIMIA

La kontxa de Ziburu, Donibane y Sokoia, se abre entre las cotas de Bordegain y Santa Bárbara. La pequeña regata de Untxin (ó Unxin) se ve camino del Golfo de Vizcaya separando a Ziburu de Sokoia. El río La Nivelle, de mayor caudal, tras dejar a sus espaldas las marismas de Txantako, es el que separa realmente entre sí esas tres poblaciones. Una enorme barrera artificial protege la entrada a esos puertos, conociéndosele a ese espigón con el nombre de *Artha*. Al paso entre Sokoia y *Artha* se le conoce como *Basuko Pasa-aundiya*, y es la entrada a los puertos ya citados. Hoy en día, en general, los arrastreros amarran en Ziburu, y los pesqueros que se dedican al atún, anchoa, o sardina, lo hacen en Donibane Loitzun, en los muelles conocidos como *Arrantzeko portua*.

En el fuerte de Sokoia, hasta hace poco tiempo al menos, funcionaba una sirena para guiar a los barcos en la niebla, de forma que se orientaran para arribar a Puerto. Mar adentro existía también una boya cuyo sonido avisaba de la proximidad de la barra en los días de bruma. No lejos del lugar donde se encontraba esa boya existe el bajo conocido como *Maxin*, peñasco causante de numerosos naufragios en embarcaciones de estos puertos.

En Hendaya existen dos grandes peñascos que se adentran en el mar. Los viejos pescadores las llamaban *Tunba-zabala* y *Tunba-luxia*. Cuentan que se asientan ambas sobre una plataforma rocosa a la que se le conocía con el nombre de *Kurrulluak*. Mar adentro, próximas a la costa, en la baja mar, se ven emerger las crestas rocosas de las *Erretak*. Un poco más al Este existe

otro bajo que siempre se ha considerado peligroso para los arrantzales, es la roca conocida por *Bellara-perdon*. Al Este de *Tunbazabala* y *Tunba-luxia*, existe una pequeña playa conocida con el nombre de *Loya*. Al Oeste del fuerte de Sokoia, a una zona de los acantilados, aún se les denomina como *Atalaya*. Cuentan que desde ahí se vigilaba la proximidad de la sardina y de la anchoa. Me dijeron haber oído contar que junto a la ermita de Andra Mari del Socorro, en Urruña (Urugne), existió un árbol de gran tamaño que servía también de atalaya para la pesca. A ese templo lo llaman en euskera, *Ama Birgiña Sokorri*.

Según me relataron, fue en las *erretak* donde naufragó en los años de la primera Guerra Mundial (1914-1918) un barco griego de nombre *Sofia-Kupa*. Se dice que venía cargado de harina, almendras, cacahuetes, y otros muchos alimentos.

Los arrantzales de estos puertos conocen a Peñas de Aya, o *Aya-ko arria*, como *Batallero*. Al monte Larrun, así como a Larrun-txiki, los identifican con estos mismos nombres. A una cumbre puntiaguda que se ve tras la línea de *Aya-ko arria* la llaman *Esmiun*. Todas estas cimas se empleaban por lo general como *marcas* para la pesca.

NOMBRES, REFRANES, DICHOS Y OBSERVACIONES EN TORNO AL TIEMPO, A LOS ASTROS Y A LOS PUNTOS CARDINALES

Era un dicho muy frecuente, y que todavía se emplea: «Bidasoan bruman, aizia itsasoen» (Bruma en el Bidasoa, viento en el mar).

Cuando la cima del Larrun asoma sobre una nube, y por debajo de esa nube vuelven a verse las laderas de Larrun, a esa nube que rodea la montaña como un cinturón se le conoce con el nombre de *Larrunen-gerriko*.

Al ver esa nube se solía decir: «Berrogei ta zortzi ordu gebe euria» (Antes de cuarenta y ocho horas lluvia).

También es popular la frase: «Goiz gorri arratzaldego aize ero euri» (Amanecer rojo, para la tarde viento o lluvia).

Cuando la cumbre del monte Larrun aparece cubierta por una nube, a esa nube le llaman *Larrunenkapu*, y dicen que sucede así cuando llega el viento Norte, o *Altoko-aizea* (en euskera). Es al viento Nor-Este al que denominan *Iparra-haizea*.

A las grandes nubes estiradas y redondeadas que vienen como superpuestas del Noroeste, las llaman *Arkuak basotik*.

Al Noroeste lo llaman *Mendebala* o *Baxukoaizia*.

Al viento del Norte, *Altoko-aizea*.

Al viento del Nor-Este, *Iparra-aizea*.

Al viento Sur, *Egua*.

Al viento Sur-Este, *Suesteria* (Se le considera mal viento para la pesca).

Al viento Sur-Oeste, *Suroesta* (Se le tiene por muy peligroso para la navegación).

Terrala, llaman así al viento del Sur-Suroeste que sopla al alba, y que se va calmando a medida que el sol va alzándose sobre el mar.

Enbata llaman a un viento que llega del Noroeste, pero con la característica de que es en días de sol. No se considera un viento peligroso, aunque sí singular.

Bullarta denominan a la galerna. Surge en los días de mucho calor, generalmente al atardecer y en verano, y suele durar de dos a tres horas.

Iguski-goxaria (El desayuno del Sol). Es en las mañanas, cuando se levanta el sol y el mar está en calma con un débil viento. Cuanto más va subiendo el sol en el firmamento, más se va calmando el viento. A ese irse calmando el viento hasta desaparecer, al tiempo que la mar en una calma total, a ese fenómeno se conoce por *Iguski-goxaria*. En una palabra, es cuando el sol se va comiendo el viento.

A la niebla cerrada en la mar, llamaban *Bruma*. Pero era *Zerrazoya* cuando en el mar estaba despejado, y en la costa había niebla que impedía divisar la entrada del puerto y contemplar los montes y los acantilados.

A la Estrella Polar la conocen por *Nortekoizarra*.

Al planeta Venus lo llaman *Albako-izarra*. Tierra adentro, en Laburdi y en Benabarra, también le dan el nombre de *Argi-izarra*. *Iru Erregia*,...

A la Luna Llena le llaman *Illargi Betie*. A la Luna Nueva *Illargi Berriya*. A la luna en creciente *Gora pena*. A la Luna en menguante *Bera pena*.

Al Arco Iris lo conocen por *Ortz adarra*.

Han conocido relatos sobre el *Fuego de San Telmo*. Lo contaban algunos viejos arrantzales que habían navegado en veleros. Contaban que era una luz que aparecía en lo alto del mástil. Decían: «San Telmo argitzen zuan masta guzietan». Recuerdan que incluso existía una canción que hacía referencia al *Fuego de San Telmo*. Eran los tiempos en que los pescadores de Sokoa, Ziburu y Donibane Loitzun, marchaban a pescar el bacalao hasta las costas de América, estando alejados de sus hogares hasta más de ciento cincuenta días.

Cuando había mala mar, y esperaban entrar en la barra, a las tres grandes olas llamaban *Aundi-aldia*, y a la calma antes de una nueva serie de tres olas, *Eder-aldia*. Era en esos momentos de *Eder-aldia* cuando se aprovechaba para entrar a puerto.

SOBRE LA PESCA

Años atrás se comenzaban a ir a la mar a los catorce años, e incluso más jóvenes. A los muchachos que comenzaban a salir a la mar se les conocía por *Aña*. Eran los que hacían los encargos del barco, los que limpiaban la cubierta, ayudaban a hacer la comida, daban grasa a las botas, preparaban los faroles, etc. Su sueldo recibía el nombre de *Parte laurdena* (Un cuarto de parte), es decir, la cuarta parte de lo que cobraba un arrantzale. Cuando llevaba ya uno o dos años en la mar comenzaba a cobrar media parte de lo que recibía un pescador, y a ese jornal se le denominaba *Parte erdiya*. Cuando cumplía 18 ó 19 años era ya arrantzale, dejaba de ser *Aña*, y cobraba la *Parte*, es decir, recibía el mismo sueldo que todos.

Las traineras salían a pescar cuando divisaban una *Sarda* de pescado (por lo general de anchoa o sardina). Los tolinos (*Isurdia*, en euskera) hacían subir a la *Sarda* (pescado en tránsito) hacia la superficie. Las mujeres iban a la atalaya y señalaban a los pescadores donde estaba la *Sarda*. En la mar se marcaba la *Gorriya*; la *Gorriya* era la gran mancha de pescado, de tonalidades rojizas casi color teja, que se dibujaba en el mar como resultado del empuje de los tolinos y de sus golpes al pescado con sus colas.

A la bandada de aves marinas que volaban sobre la *Gorriya* se le conocía con el nombre de *Soaya* ó *Txoballa*, encontrándose entre las aves que la formaban las conocidas por *Marloñak*, y *Brujuak*.

Fue algo antes de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) cuando se suele decir que desaparecieron las traineras y las *Txalupa-aundia*, de Sokoa, Ziburu y Donibane-Loitzun. Para entonces quedaban unas cinco o seis *Txalupa-aundiak* en Sokoa, y tres o cuatro traineras en Donibane-Loitzun.

Según me contaron, el primero, o uno de los primeros barcos a vapor en Ziburu, se conoció entre 1910 y 1914, su nombre era *Noiz Bait*. De aquellas barcos a vapor fue famoso el *Trois Frere Conseil*, que se hundió a la altura de Cotis, tras ser abordado por un carguero. La hélice de aquel pesquero la encontró un arrastrero hará unos diez años. En aquella tragedia, de una tripulación de unos doce hombres, murieron tres.

Entre muchos arrantzales existía la costumbre de hacer la señal de la cruz cuando se salía de puerto. También se le tenía gran devoción a la imagen de Andra Mari de Muskua (Nuestra Señora de Muskua), de Ziburu, cuya talla todavía se puede ver junto al mar en esa población.

Recuerdan que había un marino que solía decir: «Jaungoikoaren eguzkia, txiroen kapotia» (Sol de Dios capote de pobres). Se trataba de un marino nacido en Hondarribia-Fuenterrabia, que se había afincado en estos puertos de Ziburu y Donibane-Loitzun.

Por Pascua de Resurrección, en las tripulaciones solía quedarse en tierra cada día un arrantzale para que pudiera cumplir con Pascua; es decir, confesar y comulgar.

Recuerdan igualmente que mucho tiempo atrás, al menos una vez al año, iban las mujeres en procesión, a pie, hasta la ermita de *Ama Birjiña Sokorri*.

Cuando la *Bruma* dominaba la mar, se iban aproximando a la costa con la sonda. Es decir, con un plomo atado a una cuerda iban calculando las brazas de profundidad de las aguas. Así conocían poco más o menos a qué distancia se encontraban del puerto. Con un nuevo cálculo de tiempo de reloj, volvían a repetir la maniobra, y así sucesivamente hasta que sentían el romper de las olas en las rocas. A partir de entonces avanzaban muy lentamente hasta encontrar la entrada de *Basuko Pasa aundiya*. Con *Zarrazoya* la maniobra no resultaba tan lenta, ya que la aproximación a la costa era más rápida, pero al final, al adentrarse en la niebla que envolvía el área costera, y quedarse sin visibilidad, empleaban el mismo método de la sonda para saber a qué distancia se hallaban de la rompiente y de la *barra* de entrada al puerto. Para esas circunstancias, existía en Sokoia una campana que hacía sonar para que orientara a los arrantzales en su búsqueda de la boca de la bahía.

A principios de siglo se pescaba la sardina desde finales de Septiembre hasta mayo aproximadamente. La *antxua* (anchoa) se pescaba hacia el mes de Marzo. El atún se pescaba desde finales de Abril hasta Agosto aproximadamente. Muchos años después, cuando comenzó a cogerse la *leatza* (merluza), su pesca se practicó durante todo el año. Antes de ir a pescar la merluza se iba a pescar el congrio, se cogía también en toda época del año, pero preferentemente se salía a pescarlo a la noche.

Al parecer, el *cebo vivo* para la pesca del atún comenzó a usarse hacia 1950 ó 1952; lo introdujo un hombre de apellido Elisalte. Algunos de los primeros pesqueros que emplearon el *cebo vivo* fueron *La Nivelte* y *Marie Elisabethte*, siendo *Juanito* uno de los más famosos patrones en esa nueva modalidad de pesca.

Se llamaba *Baltsa* cuando dos pesqueros trabajaban juntos, repartiendo al final de la semana los beneficios de la pesca conseguida entre ambos, uniéndose pues en ese cálculo lo que habían conseguido las dos embarcaciones, sin tener en cuenta cual de ellas había podido pescar más.

En la llamada pesca del atún se distinguen claramente tres clases de pescado; *Atuna* (atún), *Egalmotza* (cimarrón), y *Egal-Luxia* (bonito).

Para los arrantzales la zona de Arcachon era el límite de sus zonas de pescado. Con mala mar resultaba muy peligrosa la entrada en el puerto de Arcachon, y lo mismo sucedía con el de Capbreton.

Con la anchoa y la sardina llegan las sardas del Norte hacia el Sur. En general la sardina pasa cerca de la costa, mientras que la anchoa (también por lo general) pasa más hacia afuera. El atún viene del Oeste en dirección Este, para luego girar al Norte.

La sardina y la anchoa escapan hacia el sol. Una forma de pesca era la *Baltsa*. Cuando se localizaba la *Gorriya* acudían las embarcaciones. Si eran dos o más, y decidían hacer *Baltsa*, largaba primero la red la primera que había llegado, luego la segunda que estaba más próxima, y así hasta completar todas las embarcaciones. Las últimas, o la última, se tenía que quedar hasta que se ocultase el sol si es que quería participar de la *Baltsa*, aunque no le hubiera llegado el turno de pescar. Es decir, no podía abandonar la zona de la *Gorriya* si es que quería tomar parte en el reparto que se haría a partes iguales para todas las embarcaciones que habían participado en esa *Baltsa*, con independencia de lo que cada una de ellas había podido pescar, e incluso si alguna de ellas no había podido pescar nada. La *Gorriya* de la anchoa era color de vino, mientras la *Gorriya* de la sardina resultaba de una tonalidad como el café con leche.

La *Manta-isilla* era una parte de la pesca que se repartía entre los pescadores. Esto se hacía en los primeros años de este siglo por los arrantzales, y principalmente en la época de la anchoa. Es decir, aparte de su jornal, se quedaban con una pequeña parte de la pesca y el importe de su venta se repartía proporcionalmente entre los miembros de la tripulación.

Fue hacia 1910 cuando empezaron a verse las primeras embarcaciones a vapor, y hacia 1928 cuando se conocieron las primeras a motor.

LA VENTA DEL PESCADO

Todavía hacia los años 1914 y 1918 las mujeres iban a vender pescado llevándolo en unas grandes cestas sobre la cabeza. Aparte de acudir a Ziburu y Donibane-Loitzun, muchas de ellas iban a pie a Urruña (Urrugne), Bidart, y hasta Biarritz, entre otras muchas localidades de la zona a las que se dirigían. Entre estas pescadoras destacaron por su fama Jeane Turnako, y Dominique Igos. Se cuenta que llegaron a llevar hasta cuarenta kilos y más sobre la cabeza. Luego ya se comenzó a usar el tren y otros medios de locomoción para trasladarse con el pescado de una población a otra.

Zumaya

REMONTANDO EL UROLA HASTA EL PUERTO DE BEDUA Y LA RENTERÍA DE OIKINA

El viento Sur arrastra las nubes. Arrastra la llovizna. Las aguas del estuario del Urola, anchas, dominando toda la barra, se ondulan suavemente. A nuestra espalda el macizo de Izarraitz indicaba la ruta de los altos valles de Guipúzcoa.

Hacía tiempo que esperábamos esa fecha del año. A la tarde, en la marea que va desde las cuatro y cuarto a las cinco menos cuarto, se marcaría la altura máxima de las aguas: 4,5. Así, hiciera el tiempo que hiciera, teníamos decidido remontar las aguas del río Urola hasta donde la marea nos lo permitiera. Nuestra meta era sin embargo la presa de Oikina, frente a la casa solar de Lore, aguas arriba del puente medieval que da paso a los viejos caminos hacia Askizu, Guetaria, Zumaya y, más modernamente, al apeadero de Oikina, de los ferrocarriles de *Los Vascos*. Es decir, la antigua ruta que venía desde las villas del Urola hasta los puertos de esa zona del Golfo de Vizcaya.

Salimos a las cuatro de la tarde del puerto de Zumaya. Un cielo plomizo nos avisaba de la proximidad de la lluvia. Habíamos embarcado en un bote chiquito de nombre *Xatetto*. Difícilmente superaría los cuatro metros de eslora, y algo más del metro de manga, pero tenía la gran ventaja de su escaso calado, y la agilidad de su pequeño motor *fuera-borda*.

Además había que valorar su poco peso por aquello de si teníamos que cargar con él, y arrastrarlo, para superar algún bajo. Tampoco faltaban los remos, mapas, curvímetro, brújula, y máquinas fotográficas, e incluso equipos para el agua. Sí, nada faltó para que la travesía tuviera éxito.

A las 16,22 de la tarde estábamos a la altura del viejo puerto de Bedua y de su astillero. A las 16,25 pasábamos bajo el puente de cemento que da entrada al polígono de Gorostiaga. A las 16,35 alcanzábamos la antigua *Rentería* de Oikina, junto al solar *Kondekua*, casa que mostró durante años una gran costilla de ballena colocada sobre el dintel de su principal puerta

de entrada. A las 16,40 navegábamos bajo uno de los arcos de *Zubi-zar* (puente viejo) de Oikina. A las cinco menos cuarto de la tarde *Xatetto*, orgulloso de su hazaña, maniobraba a un metro escaso de la presa de Oikina. Lo amarramos a la orilla, y durante más de media hora recorrimos estas bajas laderas de Garetemendi, sacamos fotografías, e incluso medimos la profundidad de las aguas de aquel paraje; dos metros de profundidad en la pleamar. Sea como fuere, aún no existiendo la presa, es muy posible que todavía con las mareas vivas de San Miguel de Septiembre (como tradicionalmente se llama a estas mareas), las aguas del mar no empujarían mucho más arriba de este lugar.

Achicamos el agua que había en el bote. *Xatetto*, ahora, a favor de la corriente, volaba sobre las aguas y bajo los arcos de estiradas ramas que tendían los árboles sobre el río. El pueblo de Oikina quedó sobre la colina, a nuestra izquierda. El branque cortaba el río casi silencioso. La embarcación, guiada por la expertas manos de Yon, siguió certeramente el canal, y salvó todos los troncos de arbolado caídos en el cauce, troncos que había arrasado la corriente en el último temporal de lluvias.

A las cinco y media de la tarde atracábamos en los muelles del que antaño fuera famoso puerto de Bedua. Allí, sin prisa, visitamos la antigua Lonja, y hasta el que hace poco fuera el último Astillero de Ribera de esta zona. En la huerta que domina los ancianos muelles, hablando con la familia de la casa, recordamos cómo hace seis o siete años, en una pleamar, se botó el último barco construido en este lugar. Su constructor fue Manuel Galarraga. El casco del vapor casi no cabía en el maderamen del Astillero, y cuando rompieron los soportes que lo ataban a tierra todavía lo estoy viendo correr a la búsqueda del estuario, rozando con la punta de su proa la viga maestra del cobertizo. Estuvo a punto de saltar hecho pedazos todo aquél entramado de madera gris, pero nada ocurrió, y el barco saltó al agua levantando una enorme ola. Fue un espectáculo inolvidable. Si no recuerdo mal, aquél casco estaba construido para el pesquero *San Prudencio*, de Guetaria.

Eran algo más de las seis de la tarde cuando reemprendimos la ruta de Zumaya. Remamos un buen rato a favor de la corriente.

Las laderas de Basusta se oscurecían de las ramas verdes de las artías. *Xatetto*, con su casco blanco, corría y corría en dirección a los montes de San Miguel de Artadi. Los remos justamente se dejaban oír en los estrobos y en los toletes. En la tosta de popa, el timonel. En la txopa iba Vitorio, avisando de la proximidad de ramas y troncos. En las otras dos tosts, el resto de la tripulación. Comenzó a llover, y bajo los paneles de *Xatetto* empezó a hacerse agua. Había que llegar a Zumaya. Así que pusimos el motor en marcha, y con el *sirimiri* empapando nuestras zamarras, en el atardecer, llegamos al estuario del Urola, en el lugar donde se le unen las aguas del Narrondo.

El recorrido, controlando la velocidad de la embarcación al remontar la corriente, y por la distancia media en el mapa, no creo llego a superar los

cinco kilómetros y medio. Considero que gran parte del éxito logrado (llegar hasta el pie mismo de la presa de Oikina) fue debido al control de la hora, a la pericia del patrón (ya lo he señalado antes), y a la vigilancia de la profundidad de las aguas.

Quiero aclarar que quizá este sábado (6 de Octubre de 1979), en la marea que aprovechamos, y en alguna manera, el agua superó el 4,5 de las *Tablas*, y ello debido a la existencia de una *Mar de Fondo*, muy propia de estas Mareas Equinociales. Es el *puje de la mar*, que dicen los marinos de nuestra costa. Además, como me señaló don Manuel Echeverría, de San Sebastián, patrón del *Nuevo Jesús de Nazare*, la pleamar (Marea Betia, en euskera) de ese día forzosamente tenía que estar a la cabeza de esas llamadas *Mareas de San Miguel*, al coincidir con la Luna Llena (*Illargi Berría*, en euskera). Efectivamente, tocó luna llena la noche del viernes (5 de Octubre) al sábado.

Una vez más las *Mareas de San Miguel* fueron fieles a su tradición. En muchos lugares de los diques de las huertas de Zumaya vimos que no faltaban ni siquiera diez centímetros para que las aguas del río invadieran los campos sembrados. Sé que los campesinos pasaron unas horas de angustia y preocupación. Afortunadamente, el tiempo, con lluvias sin demasiada fuerza, impidió que el río descendiera con una relativa crecida. Si a ello añadimos que el viento no sopló con fuerza en esas fechas, tendremos por resultado que las mareas no se vieron ayudadas para invadir la vega baja del Urola.

Esta marcha agua arriba del estuario del Urola tenía dos objetivos. El primero, llegar por mar al casi legendario puerto de Bedua. El segundo, además de conocer la *Rentería de Kondekua*, saber si efectivamente, y en determinadas épocas del año, este río era navegable hasta el puente de Oikina, e incluso hasta la presa de *Lore*. Ambas cosas quedaron demostradas.

No olvidemos la importancia mercantil que siglos atrás tuvieron en el comercio del mineral en las ferrerías, de la lana, y mercadería en general, esos lugares citados en Bedua, Rentería de Kondekua, y *Zubizar* de Oikina.

Ya Ciriquiain Gaiztarro, en su estudio sobre los puertos vascos, nos dice que Bedua podía existir en el siglo X. Por él, por esos muelles donde atracó el pequeño *Xatetto*, llegaba la materia prima para las ferrerías del Urola, y el material de que ellas salía volvía a embarcarse en ese puerto. Escribe Ciriquiain que aquí se pesaba el mineral y se cobraban los derechos, y que, siguiendo datos facilitados por Serapio Múgica, el año 1802, «la ferrería de Iraeta embarcó 150.101 vasijas de hierro, de 9 quintales de peso cada una». Si a ello añadimos la producción de las ferrerías del Alzolaras (próximo a Aizarnazábal), del Sastarrain (próximo a Zestoa), y de todas las que se encontraban hacia Azpeitia y Azkoitia, y cuya salida natural era este puerto de Bedua, podemos imaginar el tráfico de este puerto que hoy está olvidado en un meandro del Urola, al pie de la ermita de San Lorenzo. Antes

de la construcción de la autopista Bilbao-Behobia, yo he conocido la gran calzada de caliza que partía de Bedua hacia Iraeta y su vado, pasando junto a la citada ermita de San Lorenzo, y cruzando después por la barriada de Ibañarrieta y ante su ermita del Santo Cristo. En este templo existía, al menos hasta hace unos años, el ex-voto de un navío. Se le veía colgando del techo, ante el altar de ese Cristo al que se le tiene por muy milagroso. Una vez en Iraeta, la calzada se internaría por el valle del Urola, en dirección a Zestoa, Azpeitia y Azkoitia, y continuando hasta Bergara después de superar el collado de Elosua.

En cuanto a la casa *Kondekua*, que asoma tras los altos cañaverales que cierran las márgenes del Urola en esa zona, se dice que fue antigua *Rentoría-Nueva*. Algún tiempo atrás (quince años aproximadamente), pude contemplar sobre su portada, a modo de dintel, una enorme costilla de ballena de más de dos metros de longitud. Nadie sabía a ciencia cierta el por qué y el cómo vino a parar hasta allí este extraño trofeo. Me contaron que era creencia que lo llevó hasta ese solar un *Etxekojaun* de *Kondekua*, quien lo había cogido de una ballena que habían pescado los marinos de Guetaria. Desde el río aún se ve una vieja escalera de patín, lo que podría apuntar una antigüedad mucho mayor de la que hoy esta casona representa, trayendo el recuerdo de las Casas-Torre, vigilantes de los vados y puentes, dominadoras del comercio, de los puertos, los caminos y las iglesias.

Respecto al puente viejo de Oikina (o *Zubi-zar*), poco hay que añadir. Paso importante en las mercancías entre la costa y las villas del interior (dato que ya hemos citado antes), mantiene unos bellos arcos de piedra de sillaría. Muchas veces he pisado sus gastadas piedras. Era yo un niño cuando mi padre me llevó por primera vez por esos parajes del bajo Urola, regresando de la cima de Indamendi. Sí, creo que ya lo he dicho en alguna otra ocasión, soy un hombre del camino, y me gusta sentir el viento sobre la cabeza.