

## El carpintero de ribera

---

### I

Con las líneas que dedicaremos al carpintero de ribera queremos recordar al hombre artesano, pretendemos evocar a la industria casera que se ha visto representada en nuestros puertos de mar. Nuestro empeño viene a ser pues, hasta cierto punto al menos, una prolongación del trabajo intitolado *Semblanza del carpintero de ayer*, que apareció en el número anterior de *Economía Vascongada*. Siendo esto así, las referencias que en su día facilitábamos acerca del régimen forestal seguido por nuestros mayores, conservan toda su vigencia para nuestro cometido de hoy. Aunque, como es de suponer, la política marítima cuente con su problemática propia y particular, como a guisa de ejemplo no tardaremos en ver.

Retrocederemos 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 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 anzuelero o *amuagille*, y, también, al trabajador manual, que emula al ayarra Juan Fermín de Guillastasi, 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 del siglo XVII:

«Fabrícense en esta Provincia muchas naos de todo genero 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 plantios 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 serían botados barcos destinados a la empresa bélica o a las faenas de pesca. Con frecuencia, embarcaciones que tras previa y necesaria adaptación se emplearían 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 en euskera de tema profano se halla dedicado al mar y a la navegación. En su texto se dan instrucciones a capitanes y pilotos. *Liburu hau da Ixasoko Nabigacionecoa* está publicado en 1677, y es traducción de otro escrito en francés y titulado *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Oyarsabal, habitant de Cubiburu*, editado en 1633. «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 tenemos dedicado un capítulo en nuestro 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 begiratua,  
Guardaritzat bidaldurik Arkanjelu Saindua,  
Eta kostara arraña erakharrarazia.  
Haren hilltzeko 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 hangaia;  
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 rogamos 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 - o sin que la arrastre consigo al fondo del agua. - Líbranos, os rogamos, 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 amedenta 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 habría expresado 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 de 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 grimpolas es menester que se lleven de España (...)».*

Antonio de Gastañeta e Iturrilbalzaga nació en Motrico, en 1656, y sus días terminarían en Madrid, el año 1728. Hijo de marino, fue asimismo un aventajado y brillante nauta. En 1632 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. «Unico en esta profesión», diría de él su amigo Olazábal, quien, por los barcos de los astilleros dirigidos por el

motricarra, agregaría «que hasta ahora –año 1715– no se han 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 desempeñaría el cargo de superintendente de los Astilleros de Cantabria.

En Antonio de Gastañeta e Iturrizalza 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 Baroja sabemos que los barcos que respondían a la técnica inspirada por Gastañeta se construyeron hasta mediados del 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. Pro 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.

Una segunda parte de este trabajo reservaremos a la técnica usual que el carpintero de ribera sigue para construir distintos tipos de embarcación en madera.

## II

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<sup>1</sup>.

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

---

1. Sobre estos testimonios gráficos son interesantes los ensayos de M. Ciriqiain Gaiztarro y de Ramón Berraondo, que los conocemos en «BSVAP», año 1954, cuaderno 1.º, pp. 57-70 y en «RIEV», tomo XXIII, págs. 130-138 pp. respectivamente.

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 construyeron 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 aun 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 estímulo de los fabricantes de naos, seguiría la del 20 de marzo de 1498, ofreciendo gratificaciones a aquellos que construyesen y conservaran navíos de seiscientos a mil toneladas. Ambas serían 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 la longitud o largo del vaso, éste había de tener de ancho una mitad, y 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 habría transformado. Pero después de la Paz de los Pirineos, decaen los astilleros de Lezo, Orío, 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 arqueo, 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<sup>2</sup>.

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,

---

2. En Bedua contamos con uno de estos astilleros. Es el de Galarraga y Urbietta, S.R.C.

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 será 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 los 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 su 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 cuernas: hacha, *aizkora*, con la que desbastan la quilla, 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.





Cabecera que ilustra los trabajos publicados en "Economía Vascongada".

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

### III

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 *txalupagille* 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 su 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 más arriba recordados.

Pero no sería dilatado el período de aprendizaje de Irigoyen. Antes de mucho tiempo daría pruebas suficientes de sus 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 eléctricos. 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 carpintero, *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 esto 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.

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 valdría 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 su 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, *berbikiña* o *biribirgiña*. Pero aquí será una pesa la que llamará nuestra atención. Es un ingenio que nos recuerda a la 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 sus 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 u ocho metros de largas, su corte es rectangular. Las quillas de seis y ocho metros son de quince centímetros de altura y ocho de grueso. 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 de 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 su 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*.

Para confeccionar esta zapata, que es de roble, la roda y el codaste sirven de plantilla. Mas 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 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 guetariarra 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 vemos junto a la quilla, se conocen por *killak-olak* 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 el grueso.

El carel, cosido a las cuadernas y por un batiente ajustado a las tablas superiores o *bonolak*, 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.

Concluida 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 las 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 108 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 roda 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 incluido su motor, unos cuatrocientos cincuenta kilos. Su construcción, trabajando en jornadas de diez horas, al carpintero de ribera le lleva cuarenta días.

#### IV

De la *txalupa* de motor, de la cual nos ocupábamos en nuestro último trabajo del pasado mes, pasaremos a fijarnos en las distintas embarcaciones de remo.

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 construidas 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 historia 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 avecindado 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 Orio 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 a su oficio le han hecho acreedor a un nombre y prestigio con justicia bien cotizados.

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 desvencijado 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 onurareru zuzen bidetzat».

*(A San Nicolás le tenemos de protector, y nuestras miradas a él se dirigen).*

*(De buena gana cogiste a Orio para tí, 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 alcanzaban 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 Cultural 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 entregarían 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 este 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 su repetido; únicamente anotaremos que su peso más reducido es el de doscientos kilos y que las clases de madera emplea-

das 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 trataremos a colación la trainera que el artesano de Orio construyó en 1968 para la tripulación de Fuenterrabía. Era, aquella, una embarcación, *Ama Guadalupekoa*, 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 reglamentado.

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 dos 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 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 sus 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 bancadas 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 fácil rotura.

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

De la trainera pasaremos 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 nos dice Icaceta, corresponde a una firma de Guecho.

El peso de aquellas embarcaciones, que se hallaba comprendido entre los ciento cuarenta y 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 construida en esta villa guipuzcoana.

Pero, ahora, esta novedosa embarcación que salió de las manos de este artesano carpintero de ribera, resultaría, 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 construidas en Orio tienen entre noventa y uno y noventa y cinco kilos. Mas esta embarcación, tolerada por la Federación debe de 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 las 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 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 veintidós 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 cuernas 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 la 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 siete bancadas o *tostak*. Sobre su carel –de seis piezas repartidas entre babor y estribor– vemos los toletes con sus *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, cuenta 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, prolonga estas competiciones. Más adelante, llegado el día de la prueba, entre los gritos de ánimo de sus respectivos incondicionales, el secreto comenzará a dejar de serlo con las remaduras de la *xanpa* 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 a manipular 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 habrá observado 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.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- AROCENA, Fausto: *Guipúzcoa en la Historia*, pág. 108.
- ARTIÑANO, Gervasio de: *La arquitectura naval española* (en madera), págs. 27, 36, 38, 43, 67, 79, 113, 152 y 205.
- CARO BAROJA, Julio: *Vasconiana*, págs. 111-112, 124 y 128
- CAVANILLES, Antonio: *Lequeitio en 1857*.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *BSVAP*, Año 1954. Cuaderno 1.º, págs. 57-70.
- Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco - Literatura, Tomo 1, págs. 107, 161 y 162.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Libro Quinto de las Disquisiciones Náuticas*, págs 11 y 12.
- GARMENDIA LARRAÑAGA, Juan: *Euskal Esku-Langintza-Artesanía Vasca*, Volumen II, págs. 67-69.
- GOROSÁBEL, Pablo: *Noticia de las Cosas memorables de Guipúzcoa*, Edición año 1900 - Tomo III, págs. 338 - 339.
- ISASTI, López Martínez de: *Compendio historial*, págs. 157-158.
- LARRAMENDI, Manuel: *Corografía* - Edición año 1882 - pág. 74.
- MÚGICA, Serapio: *Euskalerraren alde*. Año IX, núm. 189 págs. 321-326.
- ORBEA, Wenceslao: "Mediana y pequeña industria", en *Primer Congreso de Estudios Vascos - 1918-Oñate* - pág. 189.
- RERRAONDO, Ramón: *RIEV*, Tomo XXIII, págs. 130-138.
- ZUBICARAY, Agustín de: *Motrico, apuntes extractos y divagaciones*, pág. 72.

El carpintero de ribera I, II, III, IV / Juan Garmendia Larrañaga. - En : *Economía Vascongada: Revista de la Industria el Comercio y la Navegación*. - San Sebastián : Enrique Vicente de Vera. - Nº 348 (feb. 1974), p. 13-15; nº 349 (marzo 1974), p. 22-23; nº 350 (abr. 1974), p. 23-25; nº 351 (mayo 1974), p. 19-21. - OC. T. 2, p. 551-572

