

Los astilleros guipuzcoanos

(The shipyards of Gipuzkoa)

Aguirre Sorondo, Antxon
Eusko Ikaskuntza
Miramar Jauregia. Miraconcha, 48
20007 Donostia

BIBLID [1137-439X (1997), 15; 161-190]

Una profunda investigación que combina el trabajo de campo con la recopilación de testimonios archivísticos y bibliográficos sobre LOS ASTILLEROS GUIPUZCOANOS conforma la materia prima del presente estudio, donde se trata pormenorizadamente el trabajo de los constructores de embarcaciones con procedimientos tradicionales. Una especialidad artesanal que en Gipuzkoa gozó de larga tradición, toda vez que su riqueza maderera a pie de costa, unida al gran contingente de carpinteros de ribera de que disponía, convirtió desde la Edad Media a este territorio en importante centro productor de naos.

Palabras Clave: Astillero. Carpintero de ribera. Embarcación. Gipuzkoa.

GIPUZKOAKO UNTZIOLEI buruzko landa-lana eta artxibo eta bibliografi lekukotzak biltzea batu dituen ikerketa sakon batek eskaini digu honako azterlan honen lehengaia, usadio zaharrei jarraiki untzigileek burutzen zuten lana xehetasunez azalduz. Gipuzkoan oso tradizio handikoa zen eskulangintza hau, itsasertzetik bertatik zeharo hurbil zur ugari izateaz gain untzigileak ere asko eta asko baitziren inguru honetan, eta Erdi Aroaz gerortik oso herrialde garrantzitsua izan da untzigintzaren arloan.

Giltz-Hitzak: Untziola. Untzigilea. Untzia. Gipuzkoa.

Une recherche approfondie qui rassemble le travail de terrain, le recensement de témoignages d'archives et de bibliographies sur les chantiers navals de Guipuzcoa, constitue l'essence de cette étude. Cette dernière détaille avec rigueur le travail des constructeurs d'embarcations selon des procédés traditionnels. Une spécialité artisanale qui profita d'une longue tradition dans la région de Guipuzcoa. Sa richesse en bois, près de la côte, ainsi que son effectif de charpentiers de marine dont Guipuzcoa disposait, transforma ce territoire, depuis le Moyen Âge, en un important centre producteur de néfs.

Mots Clés: Chantier naval. Charpentier de marine. Embarcation. Guipúzcoa.

Aclaremos desde el comienzo que el tema de esta investigación, *LOS ASTILLEROS GUI-PUZCOANOS*, incluye únicamente la construcción de embarcaciones de madera con procedimientos tradicionales. La recopilación de testimonios orales, archivísticos y bibliográficos sobre esta especialidad artesanal en Gipuzkoa conforma la *materia prima* del presente estudio. Queda claro, en consecuencia, que dejamos al margen a los constructores de las modernas naves metálicas.

La riqueza maderera a pie de costa, unida al gran contingente de carpinteros de ribera de que disponía, explica por qué Gipuzkoa se erigió desde la Edad Media en importante centro productor de naos.

Sobre el papel que jugaron los barcos de este territorio histórico en guerras y expediciones hay multitud de ejemplos. Entre los más tempranos figura la intervención de naves guipuzcoanas en el bloqueo y toma de Bayona los años 1130 —bajo las órdenes del rey Alfonso I el Batallador de Aragón y Navarra— y 1212 —por iniciativa de Alfonso VIII¹.

Sus carpinteros de ribera fabricaban buques de guerra —que acaso ocuparan el grueso de la producción durante siglos—, pero también pesqueros, navíos mercantes y de transporte.

La época de mayor esplendor de los también llamados *maestros de aja* coincidió con la expansión del Imperio y la consecuente apertura de nuevas vías de comunicación hacia América y Asia (siglos XV al XVII). A la pérdida de la supremacía marítima española siguió un período de decadencia, superado con el impulso que supuso para la construcción naval vasca la creación de la Real Compañía de Caracas en el siglo XVIII.

El XIX verá la aparición de los barcos de hierro, pero el carpintero de ribera tradicional aún pervivirá largo tiempo. Exactamente hasta hoy, cuando asistimos a la lenta e irremediable extinción de los últimos maestros y de sus milenarias técnicas —la mayoría de ellos ya retirados y los demás ocupados en trabajos de escasa entidad.

Afortunadamente, aún estamos a tiempo de recoger ese riquísimo acervo y de conservarlo para la memoria histórica. Pero no es éste el lugar para tan ambicioso proyecto, que reservamos para una ocasión inmediata.

Estas páginas no tienen más pretensión que trazar los rasgos generales de la carpintería naval en los pueblos costeros de Gipuzkoa y las vidas de sus *arotzas* (sustantivo que designa a los carpinteros en general y a cada especialidad en particular, pues en euskera no existe término específico para los de ribera), rindiendo así un cariñoso homenaje a los últimos representantes de un oficio secular para el que se requiere habilidad y arte, técnica e imaginación, sacrificio y sensibilidad. A ellos dedicamos estas páginas, pues ellos son sus verdaderos autores.

ASTILLEROS DE IRUN Y HONDARRIBIA

Lo más destacable sobre la actividad astillera en la cuenca del Bidasoa es la ausencia de citas documentales. ¿Cómo se justifica que dos villas con grandes extensiones de terreno junto al mar, nutridas económicamente por su situación costera y fronteriza, se nos pre-

1. LABURU, Miguel. *La nao ballenera vasca del siglo XVI*. Caja Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián. 1989.

senten yermas de testimonios a este respecto? Creo haber encontrado la respuesta en un documento de 1495: el 10 de octubre y el 3 de noviembre de ese año los Reyes Católicos remiten desde Tarazona sendas cartas al capitán Diego López de Ayala, alcaide de Fuenterrabía, solicitándole haga todo lo posible por destruir varias carracas que por entonces se fabricaban en las costas vecinas de Francia².

Esto me hace sospechar —aunque puedo estar equivocado— que, precisamente por su posición fronteriza, ni Irún ni Hondarribia eran enclaves propicios para la construcción masiva de naves, habida cuenta del riesgo permanente de que un ataque por sorpresa de los vecinos (y tan a menudo enemigos) franceses pudiese destruir el trabajo de varios meses. Según esto, tal vez sólo en tiempos de paz se acometiera la construcción de naves en sus términos.

No obstante, mi hipótesis quedaría desmentida si hiciéramos regla general de la afirmación de Lope Martínez de Isasti, quien aseguraba allá por 1625 que en Irún “se fabrican muchos navíos en sus astilleros con materiales de su territorio”³. Al parecer, la mayoría de ellos se botaba en el lugar conocido como Istillago, cerca de la iglesia parroquial de Santa María del Juncal, aprovechando la entrada de las mareas en el río Bidasoa⁴.

Pero ya antes, el año 1589, se botó en esta villa un barco de “600 toneles machos” para cuya terminación, como de costumbre, se remolcó al puerto de Pasajes⁵. Es decir que, pese a lo antedicho, también los astilleros de Irún realizaban trabajos de importancia, aunque para su terminación requiriesen el auxilio de los pasaitarras.

El *Diccionario de la Real Academia de la Historia* de 1802⁶ cita que en los “astilleros de Fuenterrabía” había guardas para impedir el contrabando, fenómeno bastante común en todos los puertos y tiempos.

ASTILLEROS DE PASAIA Y DE LEZO

Fundados a finales del siglo XVI bajo protección de la Corona, los Astilleros Reales de Pasajes crearon cientos de naves al servicio del Imperio, a la sazón ocupado en dispares colonizaciones y extensos mercados: las Indias, Filipinas, Italia, Países Bajos...

Escribía Lope Martínez de Isasti en 1625:

“En el distrito de este lugar se hicieron por mandato de su Magestad los astilleros Reales en el puesto que llaman Port de la Borda, para fabricar navíos y galeones, por

2. *Cartas de los Reyes Católicos al capitán Diego López de Ayala, Alcaide de Fuenterrabía. Duque de Frías*. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1970.

3. MARTINEZ DE ISASTI, Lope. *Compendio historial de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1972.

4. IRANZU, Luis de. *Lo que el río vio*. La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1975.

5. TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio. *La otra cara de la Invencible*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián, 1988.

6. *Diccionario Geográfico-Histórico de España. Real Academia de la Historia*. Madrid, 1802. Reedición: La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1968.

ser muy acomodado así por el sitio como por la facilidad que tienen en el botar. Comenzándose en el año de 1597 siendo Superintendente el General Antonio de Urquiola, y los acabó el coronel Domingo de Idiaquez sucesor suyo en el oficio. Edificó dos casas anchas y espaciosas que llaman Magazenes así para habitar, como para guardar materiales y pertrechos de la fábrica y en la principal puso pintadas las armas Reales. Hizo también una hermita en frente, de la advocación de María Magdalena, para decir misa a la gente de la fábrica.

Es notable cosa y vistosa la cordelería a un lado del astillero, toda cubierta de teja-do, y tan larga cuanto han menester los cables y maromas con receptáculos para guardar el cáñamo. En esta se labra y se alquitrana la jarcia, cables, cablotes, guindaresas y otros géneros necesarios para el aparejo de los navios y galeones: de los cuales se han fabricado muchos, y el más famoso ha sido el galeón nombrado Nuestra Señora del Pilar y Santiago, que fue la Capitana Real de la armada del mar Oceano. Fabricóse en estos astilleros de Lezo, siendo el maestro principal Juan de Beas de Sevilla el año de 1609, siendo Superintendente el mismo coronel Idiaquez, y tenedor Onofre de Isasti mi hermano (cuyas cuentas he dado en esta Corte con buen suceso). Era de estraña grandeza, y muy fortificada de porte de mil y doscientas toneladas, porque tenía de puntal diez codos y medio, de eslora sesenta y siete codos y de quilla cincuenta y dos. El Rey D. Felipe nuestro Señor y V. Magestad, tuvieron por bien entrar en ella cuando estuvieron en Lisboa....

Los naturales de esta tierra fuera de los que andan a la mar, son inclinados al arte de la carpintería y fábricas de naos, y así tienen por su abogado al Glorioso San José, que según San Crisóstomo fué carpintero, y tienen cofradía suya y le guardan fiesta por voto por un caso notable que en su día se les sucedió ahora treinta y dos años, que cayeron con la planchada del lado de una nao nueva, y no murió ni se descalabró alguno, y así le tienen grande devoción”.

Advirtamos antes de continuar que el astillero Borda o Port de la Borda, como lo llama Isasti, aparece indistintamente atribuido a Pasaia y a Lezo en los escritos de la época, confusión que deriva de su situación fronteriza entre ambos municipios.

Los autores Elejalde y Erenchun en su monografía *Pasajes*⁷ aportan una serie de datos muy interesantes sobre la construcción naval durante los siglos XV y XVI, con ejemplos de las más famosas embarcaciones creadas en esta localidad:

“Ya en 1436 para la escuadra de don Alvaro de Bazán se construyó una nao de 700 toneladas, en los astilleros de Port de la Borda o *Bordala Borda*. Este astillero estaba instalado en la parte oriental del puerto, donde siempre estuvieron los principales.

Fueron fabricantes muy principales los Villaviciosa.

En la orilla occidental fue famoso el astillero de Codemasti, instalado en el centro del canal, frente al fuerte de Santa Isabel.

En 1493 se construyó la *Mari Galant* de Cotillos que tomó parte en el segundo viaje de Colón al Nuevo Mundo. En el siglo XVI salieron de los astilleros de Pasajes 26 naves, entre las que son dignas de mención la nao *Trinidad* de 650 toneladas, construida por el

7. ELEJALDE, Félix; ERENCHUN, Juan. *Noticias históricas de la Villa de Pasajes*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1970.

General Martín Villaviciosa, y que se hundió en la Isla de Madeira, la *María Pasaje* que tomó parte en la expedición de Magallanes de 1581; *San Nicolás* y *San Salvador* que tomaron parte en la Escuadra Invencible; *Nuestra Señora del Pilar*, el más grande navío que en su tiempo se conocía en el mundo, la *Santa Ana* de 1200 toneladas, armada de 60 cañones que se construyó para la Armada del Almirante Oquendo.

Salieron de estos astilleros barcos para la Compañía de Caracas y para la Real Armada con destino a Nápoles y Méjico. Desaparecida la Real Compañía de Caracas y la Compañía de Filipinas, la decadencia de los astilleros se acentúa hasta que con la ocupación del puerto por las tropas de Napoleón quedó totalmente paralizada en los tiempos que podemos llamar históricos”.

Durante los prolegómenos de la malhadada Escuadra Invencible, Cristóbal de Barros, encargado por el rey de la preparación de la flota, comunicó al rey Felipe II en un informe del 18 de noviembre de 1588, que entre Pasajes y Rentería podrían fabricar tres barcos nuevos para el grueso de la expedición: los mencionados *San Nicolás* y *San Salvador* fueron producto de esta declaración.

Sabemos por una carta del rey Felipe II, fechada en Madrid el 3 de diciembre de 1596, que en aquellas calendas se estaban construyendo seis *galeoncetes* para la Armada Real en Pasajes⁸.

Todavía más clarificadora es la descripción que hace de Pasajes el *Diccionario* de la Academia de la Historia de 1802:

“La población de uno y otro Pasaje está al pie de las montañas en las dos riberas; en la parte del Oeste está una grada del rey, donde se han contruido algunos navíos de línea, y en el Este la grada de la compañía de Filipinas. Es verdad ya no se construyen tantos baxeles como en tiempos antiguos, sobre todo en el reinado de la casa de Austria, quando se fabricaban en sus astilleros muchísimas capitanas y almirantas, y se equipaban en el mismo puerto las mayores armadas del Océano, según lo acreditan las historias de la nación”.

La grada o plano inclinado que se menciona, datada del siglo XVII, se hizo en la orilla correspondiente al barrio de Vizcaya de Pasajes San Juan. La Real Compañía de Filipinas pagaba al municipio en concepto de canon por este astillero 450 reales al año⁹.

Tomando como fuente los trabajos de diversos autores¹⁰, complementamos lo anterior con un listado de otras naos salidas de los astilleros pasaitarras entre los siglos XVI y XVIII:

- *Francesa* (1570), de 490 tn., construida por encargo de Martín Vargas.
- *Capitana* (llega a Sevilla en 1578), de 707 tn., construida por José Guevara.
- *Almiranta* (1601) a petición del General Iriarte, de 1.200 tn. y con 90 cañones.
- *Santa María* (1617), de 500 tn., Francisco Veroiz.
- *Santiago* (1617), 600 tn., de Antonio Lajust.

8. FERNANDEZ ASIS, V. *Epistolario de Felipe II sobre asuntos de mar*. Editorial Nacional. Madrid, 1943.

9. ARCHIVO MUNICIPAL DE PASAJES. Sección C. Negociado 5. Serie I. Legajo 7. Expediente 1.

10. REIZABAL ARRUBARRENA, Gorka, y otros. *Rentería*. Junta del Puerto de Pasajes. Pasajes. 1987; ITURRIOZ TELLERIA, Licd. Fermín. *Pasajes*. Pesquería y Secaderos de Bacalao en España, S.A. Pasajes, 1951; VV.AA. *Antonio de Gaztañeta*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1992.

- *Santa Teresa* (1617), 500 tn., de Antonio Lajust.
- *Nuestra Señora del Buen Viaje* (s. XVI), de 500 tn., construida para Juan de Echeverría y Juan Eramo.
- *Capitana Real* (s. XVII), de 1.512 tn. y 90 cañones. Botado en presencia de Felipe IV el 14 de mayo de 1660.
- *Santa Brígida* (1674), del General Oquendo.
- *San Vicente* (s. XVII), de 803 tn., destinada al Almirantazgo de Indias, y que fabricó Ignacio de Soroa por un presupuesto de 6.800 ducados.
- *Santa Ana* (s. XVII), de 822 tn. y obra del mismo constructor.
- *Nuestra Señora de las Mercedes* (a principios del XVIII), para el General Antonio de Gaztañeta.
- *San Luis*, del mismo armador y fecha. Naufragó en 1729.
- *San Fernando*, también de Gaztañeta y que se hundió en Mesina (estrecho entre la isla de Sicilia y el continente italiano).
- *Santa Teresa*, confeccionada sobre un proyecto de Gaztañeta. Se botó en 1703 para D. Andrés Martínez de Murguía. Tenía 60 cañones y navegó con la Armada Real en las expediciones de Sicilia y Cerdeña.
- *Porta Caeli* (1703), de 60 cañones, con igual técnica y para el mismo dueño y destino.
- *San Pedro* (1717), proyectado por Gaztañeta, 60 cañones; naufragó en México.
- *Santa Isabel* y *San Isidro* (ambas de 1716), 60 cañones y misma técnica.
- *Santa Rosa* (1717), también de 60 cañones, hundida en Veracruz (México).
- *Segundo Rubí* (1717), de 60 cañones.
- *San Fermín* (s. XVIII), de 1.686 tn., construida por Vicente Plo. Se perdió en la famosa batalla del Cabo San Vicente.
- *Nuestra Señora de la Concepción* (1786), botada por la Real Compañía de Filipinas.

Por último, tenemos noticia de algunas otras naves de tonelaje superior al medio millar: *San Felipe* (de 1.080 tn.), *Santa María Almiranta* (900), *San Francisco* (850), *Jesús María* (840), *Nuestra Señora del Rosario* (810), *Nuestra Señora de Guazamalaga* (737) y *Navío Capitana* (417). De inferior peso fueron la *San Salvador* (siglo XVI), construida por los citados Echeverría y Eramo, y *San Francisco* (1615), de Martín Navejas.

Sin por ello desmentir la común opinión de muchos especialistas, para quienes los barcos del siglo XVI oscilaban por lo general entre 200 y las 500 toneladas de peso, podemos barruntar que en Pasaia estas dimensiones se considerarían “pequeñas”, como se demuestra por los datos aportados.

Debemos a un excelente estudio de Montserrat Gárate Ojanguren la relación de barcos botados en Pasaia para la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas entre 1730 y 1775, transcrita a continuación¹¹:

- *San Joaquín*, fragata de 370 tn. (primer viaje a América con la Compañía en julio 1730).
- *San Ignacio*, fragata de 579 tn. (julio 1730).
- *Santa Bárbara*, fragata-patache de 121'75 tn. (julio 1730).
- *Nuestra Señora del Coro*, fragata de 591'5 tn. (agosto 1731).

11. GARATE OJANGUREN, Montserrat. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián, 1990.

- *Santa Ursula*, fragata de 181 tn. (agosto 1731).
- *San Joseph*, fragata de 700 tn. (agosto 1732).
- *San Sebastián*, de 327'25 tn. (1734).
- *Santa Ana*, de 570 tn. (1735).
- *Santa Ana III*, fragata de 640'5 tn. (mayo 1763).
- *Nuestra Señora del Rosario*, fragata de 154'75 tn. (noviembre 1763).
- *San Ignacio IV*, fragata de 695 tn. (febrero 1766).
- *San Vicente Mártir III*, fragata de 181'5 tn. (junio 1766).
- *Santa Theresa II*, urca-fragata de 460'5 tn. (1775).

En 1810 botó la Real Compañía de Filipinas en sus propios astilleros el *San Ignacio de Loyola*. Una vez disuelta la compañía, en sus solares —junto a la Ermita de San Roque y la Casa Palacio de Martiarena— se instalaron los Astilleros de Pasajes, S.A. En ellos, primero la firma Hijos de E. Laboa y Clemente Goldaracena más tarde fabricaron sus embarcaciones.

La colaboración de los astilleros pasaitarras con el Estado se remonta, cuanto menos, al siglo XV y se prolonga casi hasta nuestro siglo. Así, a principios del siglo XIX, al conocerse la decisión del Ministerio de Marina de ampliar en veinte buques su flota de guerra, los ayuntamientos de Pasajes y Rentería acordaron dirigir un escrito conjunto a las Cortes rogando se concediesen algunas unidades menores, pues ya para entonces les resultaba imposible construir grandes navíos. El Jefe Político apoyó tal decisión, y en noviembre de 1820 se les adjudicó la construcción de cuatro goletas de guerra¹².

Por esos mismos años se armaron las fragatas de guerra *Rey Carlos*, *Santo Domingo* y *San Francisco Javier*; los bergantines *San Ignacio* y *La Guipuzcoana*; y la corbeta *Veloz Pasajes*.

Decía Pascual Madoz en su famoso *Diccionario* de 1845¹³ que en esta villa había por aquel entonces un gran astillero en donde llegaron a emplearse hasta 500 operarios.

En Pasajes San Pedro, frente al antiguo Castillo de Santa Isabel, se levantaban los astilleros de Torreatzia (así llamados por su ubicación en la trasera de la torre atalayera) y los de Codemasti (hoy Ondartxo). Más al interior, los astilleros de Berrachoco y los de Molinao y Basanoga, éste ya en jurisdicción de Rentería¹⁴.

Ya nuestro siglo, el año 1945 aparecen censados en San Pedro los astilleros de Pablo Ascorreta, el de la sociedad Erquicia, Arrazola y Uranga, los tres donde hoy está el edificio de la Cofradía de Pescadores cerca de la iglesia parroquial. En Pasai Donibane hay otros dos astilleros: Eduardo Laboa y Clemente Goldaracena.

Además de estos, desde el 2 de octubre de 1943 trabajan los astilleros de D. Victorio Luzuriaga, de arraigado renombre y que tan importantes han sido y son para la actividad económica de la villa. Instalados inicialmente en San Pedro, hacia 1955 se trasladaron a Pasai Donibane. Poseen para la reparación y construcción de barcos de casco de acero un dique flotante de 1.900 toneladas.

12. ARCHIVO MUNICIPAL DE PASAJES. Sección A. Negociado 1. Libro 4. Fols. 13 v. y 18.

13. MADDOZ, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y posesiones de ultramar*. Madrid, 1845. Reedición de la Biblioteca Santa Ana. Alondralejo, 1989.

14. REIZABAL ARRUBARRENA, Gorka, y otros. *Rentería*. Junta del Puerto de Pasajes. Pasajes. 1987.

Astilleros Goldaracena

Merece la pena que nos detengamos en este punto sobre una de las últimas familias de carpinteros de ribera de Pasaia: los Goldaracena, propietarios del astillero especializado en pesqueros, motoras y veleros que llevaba el nombre del patriarca, Clemente Goldaracena.

Luis Goldaracena Alberdi, nuestro informante (nació en Orio en 1918), nos cuenta que su padre Clemente Goldaracena Echenique (donostiarra nacido el 23 de noviembre de 1888), tras ejercer como carpintero ebanista se inició en esta especialidad abriendo su propio taller en el puerto de San Sebastián. Comenzó a fabricar maquetas de barcos por encargo, aunque en general poseía tanta habilidad que aceptaba cualquier objeto de madera que le pidieran. Así surgió la oportunidad de prestar servicio en Pasajes San Pedro como carpintero de ribera, primero para los Astilleros Andonaegui y luego en los de Calpar. Allí permaneció diez años, pero como se consideraba un donostiarra *de pro*, se negó en rotundo a trasladarse a vivir a la villa portuaria, aun cuando esto le exigiera ir y volver cada día (en tiempos de escasas y lentas comunicaciones).

Pero ya con familia —casó en 1914 con Regina Alberdi, de Zumaya, y en 1915 nació su hijo Justo—, Clemente tuvo que cambiar de opinión, y en 1916 se trasladó a Orio para abrir, junto con otros socios, un astillero cerca del puente en dirección al barrio de Aguinaga de Usúrbil. El negocio no funcionó por diferentes razones: entre otras, por culpa de un gran barco de guerra de 25 metros de eslora y 200 toneladas, que les encargaron para servir en la Gran Guerra, pero una vez concluido, para su desgracia, el armisticio ya se había firmado y el armador desinteresado. Para paliar la pérdida, después de muchos meses de espera, se vieron en la necesidad de desmontarlo y sacar algún otro rendimiento a la madera. Fue una pérdida excesiva para un taller modesto como el suyo.

En 1923 la familia —ampliada con un nuevo miembro, su segundo hijo Luis (nacido en 1918)—, pasa a vivir a Pasajes Ancho, en cuya Alameda (donde hoy está el bar Camio) abre un taller de ebanistería y carpintería. Pero recibía tantos encargos para confeccionar barquichuelas y canoas —las cuales, una vez terminadas, trasladaba a Pasajes para botarlas—, que posiblemente ello motivó un nuevo salto, en 1928, esta vez a Lezo, donde podría aplicar su experiencia a barcos de mayor porte. Trabaja como encargado de los varaderos de Parayuelo, y fuera de horas cumple con los pedidos particulares. Estaba el varadero en el lugar que luego ocuparon los Aserraderos de Lezo y hoy el puerto de embarque.

Retornan de nuevo, hacia 1930, a Orio y exactamente al mismo local donde trabajó una década antes. Sin asociados, empleando obreros temporales, realizó 3 ó 4 barcos pesqueros de unos 18 a 20 metros de eslora durante unos meses. Una vez más insatisfecho con su suerte, en 1932 vuelve a Lezo como ebanista independiente, alquilando al efecto un pequeño taller junto a la carretera, y auxiliado por su hijo Luis, nuestro informante. Pero se dio la circunstancia de que hacia 1934 empezaron a bajar los pedidos de muebles, al mismo tiempo que le llegaban solicitudes para que construyese algunos barcos. A partir de 1935 se dedica en exclusiva a la carpintería de ribera.

Hacían toda clase de embarcaciones, grandes y pequeñas, pero la mayor parte —como media docena de merluceros que por entonces les encargaron para Fuenterrabía y los puertos franceses— con unas dimensiones de unos 8 a 10 m. de eslora, 2'5 a 3 de manga, y metro y medio de puntal.

Al estallar la guerra —que a ellos les cogió botando un barco de 12 metros de eslora—,

se produce un auge de la pesca y aumentan por ende los pedidos. En 1937 funda en Pasajes de San Juan los Astilleros Clemente Goldaracena. Allí trabajan con él entre cuatro y cinco operarios, siempre en función de las necesidades, y excepcionalmente hasta ocho.

Pasados los peores momentos de la posguerra, comenzaron a confeccionar balandros del tipo *start* para los socios del Club Náutico de San Sebastián, además de los consabidos pesqueros, motoras y “todo lo que flotase”.

Tal vez a causa de una vela encendida, el año 1960 un incendio destruyó las dependencias administrativas del astillero. En éstas no había oficinistas sino que el mismo Luis, con ayuda de su hermano Justo, llevaban allí todo el papeleo.

El patriarca Clemente, afectado de una artrosis progresiva en las manos que le impedía efectuar las tareas más minuciosas —y que él achacaba a las muchas horas de trabajo con la azuela—, fue abandonando el taller entre 1965 y 1968. Desde la última fecha, toma su relevo al frente del negocio su hijo Luis.

En 1970 se cierra definitivamente el astillero por falta de pedidos, pues “ni se fabricaban apenas barcos de madera ni había operarios que los supieran hacer”.

Pero Luis continuó en el oficio hasta jubilarse, en diciembre de 1984, formando plantilla de los Astilleros Luzuriaga, donde ya trabajaba su hermano mayor Justo.

Hemos confeccionado un listado de la producción principal salida del Astillero Clemente Goldaracena. Las fechas indican la botadura, y las medidas de eslora corresponden a la eslora total de la embarcación:

- 1920. Todavía en Orio, confeccionaron una pareja de pesqueros —bautizados *Campesino* y *Campeador*— para José Antonio Lasa. Eslora: 20 m.; manga: 4 m.; puntal: 2,25 m. Unas 40 tn. de tonelaje bruto.
- Ya en los astilleros de Pasajes, entre 1935-1936 hicieron algunas embarcaciones menores.
- 1939. Cuarenta balandros clase *start* para socios del Club Náutico de San Sebastián.
- 1941. Tres barcos de bajura de unas 20 tn. Eslora: 17 m.; manga: 4,75 m.; puntal: 2 m.
- 1942. Arrastrero *Maite*. Eslora: 28 m.; manga: 5,5 m.; puntal: 2,6 m. De unas 65 tn. de tonelaje bruto.
- 1943. Velero motorizado *Monte Uguill* para carga de unas 250 tn. Eslora: 32 m.; manga: 6 m.; puntal: 3 m.
- 1944. Moto-velero de carga *José Franch* de 300 tn. de tonelaje bruto. Eslora: 32 m.; manga: 6 m.; puntal: 3 m.
- 1945. Una serie de canoas y embarcaciones menores.
- 1946-1947. Yate velero *Ifarra*. Con unas dimensiones de 10 m. de eslora y 65 toneladas para Otegui y Ugarte. También dos arrastreros con 32 m. de eslora, 6 de manga y 3 de puntal.
- 1948-1951. Dos barcos de arrastre para J.I. Lasa. Eslora: 32 m.; manga: 6 m.; puntal: 3 m.

- 1951-1955. Reparación y confección de embarcaciones menores.
- 1955. Dos pesqueros de bajura para San Juan de Luz: *San Juan de Dios* y *Eche Etoría*. Ambos de unas 30 toneladas; 20, 4,5 y 2,1 m. de eslora, manga y puntal respectivamente.
- 1956. Dos barcos de bajura: uno para San Juan de Luz de 30 toneladas, de nombre *Pilar Canuto* (eslora: 21 m.; manga: 5 m.; puntal: 2,15 m.), y otro de 35 tn. para Cámara y Cia. de Pasajes (eslora: 23 m.; manga: 5,5 m.; puntal: 2,3 m.).
- 1957. Un pesquero de bajura —*Madre del Cantábrico*— para Orio (eslora: 24 m.; manga: 5,5 m.; puntal: 2,3 m.) y un arrastrero para Pasajes —*Primera de Noguerras*— (eslora: 32 m.; manga: 6,5 m.; puntal: 3,5 m.).
- 1958. Dos arrastreros idénticos al anterior y para los mismos clientes, por lo que se bautizaron *Segundo* y *Tercero de Noguerras*, botados entre abril y septiembre de ese año.
- 1959. Otro barco de arrastre se añadió a esa familia desde febrero de 1959: *Cuarto de Noguerras*. También hicieron un barco de carga, el *Villa de Orio*, para un armador pasaitarra con una eslora de 34 m., 6,1 de manga y 3,4 de puntal.
- 1960. Todavía un *Quinto de Noguerras*, que poseía las mismas dimensiones que sus hermanos. En este año hicieron un barco de arrastre para Ondárroa, bautizado *Arrizabalaga* y *Echeverría*, de 32 m. de eslora, 6,5 de manga y 3,5 de puntal. También un barco de bajura para Fuenterrabía —el *Ave María del Mar*—, botado el 19 de noviembre de 1960: eslora 17 m.; manga 4,5 m.; puntal 2,1 m.
- 1961. El arrastrero vaca (relativo al arte que usaba, trabajaba solo) para Pasajes, de nombre *Fontán*. Eslora: 33 m.; manga: 7 m.; puntal: 3,8 m. Otro de bajura para Fuenterrabía —*Nuevo Santa Clara*—, botado el 11 de octubre de 1961: 20, 4,8 y 2,1 m. de eslora, manga y puntal.
- 1962. Un barco de bajura para Orio, el *Madre del Mediterráneo*. Eslora: 26 m.; manga: 5,8 m.; puntal: 2,4 m.

Ese año construyeron para fines científicos una réplica de la famosa carabela de Colón que llamaron *Niña II*, por encargo del capitán Etayo. Se botó el 5 de junio de 1962, y posee estas dimensiones: 11 m. de eslora, 3 m. de manga y un puntal de 1,9 m.

Y dos pesqueros más de bajura para Guetaria uno, el *Divino Corazón de Jesús* (eslora 26 m.; manga 6 m.; puntal 3,1 m.), y Fuenterrabía el otro —*Domingo*— (eslora 18 m.; manga 5 m.; puntal 2,4 m.).

- 1963. Tres barcos de bajura. El *Nuevo Aita Guria* para Orio, botado el 10 de abril de 1963 (eslora 26 m.; manga 6 m.; puntal 3,1 m.). El *Madre de Lourdes*, con destino Fuenterrabía (eslora 18 m.; manga 5 m.; puntal 2,4 m.), y para Zumaya el *Miguel Angel* (eslora 27 m.; manga 6 m.; puntal 3,15 m.).
- 1964. Un barco de bajura para Pasajes, *Gran Carmengo Ama*, botado el 13 de mayo de 1964: eslora 27 m.; manga 6 m.; puntal 3,15 m.
- 1965. Dos pesqueros de bajura —*Divino San Luis*— también para Pasajes, con unas dimensiones de 28 m. de eslora, 6,1 de manga y 3,15 de puntal, y para Fuenterrabía el *Amaya Visitación*: eslora 22 m., manga 5,4 m., y puntal 2,8 m.

- 1966. Dos pesqueros más de bajura: *Nuevo Acarregui* (eslora: 27 m., manga: 6,1 m., puntal: 3,15 m.), y *Virgen de la Torre*, botado en Pasajes el mes de noviembre (eslora: 26 m., manga: 6 m., puntal: 3,1 m.).
- 1967. También en este año confeccionaron dos barcos de bajura para Fuenterrabía: el *Glorioso María Auxiliadora* (eslora: 23 m., manga: 5,8 m., puntal: 2,9 m.), y el *Nuevo Virgen de María* (17, 5,2 y 2,5 m. en sus tres dimensiones habituales).
- 1968. La misma producción y destino que el año anterior: el *Izar Lan* (26, 6,2 y 3 m.) y *Uni Savi* (23, 5,6 y 2,9 m.).
- 1969. Un barco de bajura para Donostia, de nombre *Bi Anayak*, botado en la festividad del patrón de la villa (20 de enero) con 14,5 m. de eslora, 3,7 de manga y 1,9 de puntal, y otro de recreo también para la capital, el *Kary*: eslora 9 m., manga 2,5 y 1,50 su puntal.

El último barco salió del astillero el 29 de septiembre de 1969: se trataba de un pesquero de bajura, al que llamaron *Donosti Eder* —pues a la flota de San Sebastián pertenecía—, y que medía 15,5 de eslora, 3,8 de manga y 1,95 de puntal.

Añádase a esto que también construyeron tres traineras: la primera, *La Livia*, hacia 1916 por encargo de Pasajes San Pedro; la segunda, hacia 1929, aprovechando un momento que había poco trabajo, sin ser encargada, y adquirida para el entrenamiento de los remeros de Lezo; igualmente hicieron una tercera hacia 1935 en las mismas circunstancias de escasez de trabajo.

Pero esto necesita una puntualización. En aquellas calendas, una vez terminada una nueva trainera sin que nadie la hubiera encargado, se ofrecía a todos los clubes por si les interesaba. Pero no se abrían los agujeros de los toletes antes de que los remeros exigieran probarla, haciéndolo según sus necesidades (pues dependía de la constitución física de cada tripulante), a cambio de lo cual cobraban “por la prueba” 500 pts. Si les gustaba y decidían quedársela, debían abonar —en los años 30, poco antes de la guerra— entre 2.000 y 2.500 pts. más. Pero, como se comprenderá, en caso de rechazo la venta se complicaba mucho, pues todos recelaban de una trainera que hubiera sido probada sin éxito.

Hicieron una en aquel tiempo, bautizándola *Santo Tomás*, que quedó en Fuenterrabía. Ocurrió que la villa tenía ya dos traineras: una que llamaban “de mar” por estar integrada su tripulación únicamente de marineros y pescadores, y otra “de tierra” para regatistas de otros oficios (comerciantes, trabajadores, labradores...). Pero compitiendo durante un día de gran temporal, la trainera de Orio se rompió por su excesiva liviandad (aún no existía una reglamentación que especificara las características y peso de las embarcaciones, de modo que cada equipo las tenía como más le conviniese o según el estado de la mar), y para no quedar eliminados el segundo domingo los oriotarras pidieron a sus colegas de Fuenterrabía una trainera de repuesto, la *Santo Tomás* precisamente: por eso, aquel año se decía que regateaban tres traineras de Fuenterrabía, la de “mar”, la de “tierra” y la de “aire” (a similitud de los ejércitos), aludiendo la última a la trainera de Fuenterrabía tripulada por la gente de Orio.

En resumen, de los Astilleros Goldaracena salieron unos 60 barcos, 44 de ellos de cierta entidad (tómese pues el balance que sigue con la relatividad de todo análisis cuantitativo que no cualitativo):

Arrastreros	7	(15,90 % del total)
Vacas	1	(2,27 %)
Bajura	24	(54,55 %)
Carga	3	(6,82 %)
Canoas	4	(9,09 %)
Botes	4	(9,09 %)
Niña II	1	(2,27 %)
TOTAL	44	(99,99 %)

ASTILLEROS DE RENTERIA

El varias veces citado *Diccionario Geográfico-Histórico* de 1802 hace mención a una ya pasada “edad de oro” de la construcción naval en Rentería diciendo:

“...se descubren rastros de tres astilleros, que según resulta de varios papeles de su archivo fueron una continua oficina de baxeles reales, y otros hasta de 800 toneladas para el comercio, el qual era tan floreciente que se contaban en los lugares de aquella frontera y contorno más de 2.000 marineros. Hoy no puede llegar allí buque alguno por estar todo lleno de fango y basura...”.

Pero no por eso hemos de remontarnos a épocas remotas para hallar trazas de esta actividad: Serapio Múgica y Fausto Arocena en su *Reseña Histórica de Rentería*¹⁵ apuntan que aún en el siglo XVIII los astilleros de la Magdalena y Udarriza trabajaban a pleno rendimiento, construyéndose en ellos buques de hasta 800 toneladas para la Armada Real, mientras que los de Basanoaga y Arrabal hacían naos de menor entidad y porte.

El último astillero de Rentería fue el de Luxiano, especializado en barcos de pesca y motoras. Gracias a la paciente colaboración de Juan Alberdi y de José Antonio Guetaria (a quienes entrevisté por vez primera el 8 de marzo de 1991), he podido reconstruir la biografía de este astillero, en el que tantos años de sudor invirtieron, además de recoger preciosas descripciones del oficio de carpintero de ribera.

Astillero Luxiano

Hagamos constar desde un principio que Juanito Alberdi Echeverría es el último de su oficio en Rentería y heredero de una dinastía de carpinteros de ribera iniciada por su abuelo, Pedro Alberdi Aguirrezabalaga (1852-1908) y continuada por su padre, Luciano Alberdi Aguirrezábal (Zumaya, 1895). Éste quedó huérfano de padre a la edad de 13 años y, como único varón (tenía dos hermanas mayores y una menor), no le quedó otro remedio que ir a vivir con otras familias a Pasajes San Juan, Pasajes San Pedro y Orio. De su matrimonio con María Cruz Atorrasagasti Echeverría (1904-1989) nacieron seis vástagos: Margarita (1928), Pedro (1927-1961), Joaquina (1928-1976), José María (1933), nuestro informante Juanito (1934) y Manoli (1938).

15. MUGICA, Serapio; AROCENA, Fausto. *Reseña histórica de Rentería*. Ayuntamiento de Rentería. Rentería, 1930.



Motora aún en uso para el paso entre los dos Pasajes, salida de los Astilleros Luxiano.

Luciano regentaba un pequeño bar en Orio, que atendía su mujer mientras él trabajaba como carpintero de ribera asalariado. De esta época data un batel expresamente confeccionado para la disputa de un famoso desafío lidiado en Irún.

Al estallar la guerra, como muchas otras familias de Orio, abandonaron la villa para mudarse a Lezo, donde se incorporó al astillero de su cuñado Clemente Goldaracena (*ver supra*). Como ya sabemos, a los tres años Clemente, y con él Luciano, trasladó el negocio a Pasajes San Juan.

Junto a dos socios (Tellería y Juan Hirido), formó luego una sociedad en Fuenterrabía que llevaba su nombre: aquel astillero se ubicaba en el límite actual del aeropuerto, cerca de la estatua dedicada a San Juan de Dios. Hasta ese lugar acudía Luciano cada mañana desde Rentería, en donde a partir de 1938 radicó con su familia.

Pasó luego a trabajar al barrio pasaitarra de Trintxerpe en una empresa dedicada a la reparación y construcción de pequeñas motoras, permaneciendo dos años.

Llegado el año 1947, monta Luciano junto con tres nuevos socios —Gregorio, Marcial y José Ramón— un astillero, al que se incorpora pronto su hijo Juan de 13 años de edad.

En 1951 abre Luciano otro astillero en Rentería, en la zona de Vázquez Mella, y forma equipo con sus tres hijos varones —Pedro, José María y Juan— y el auxilio de algún operario en sus ratos libres, como es el caso del pescador José Antonio Guetaria (nacido en 1930, e informante nuestro). Será éste el conocido como Astilleros Luxiano.

En el curso del año 1959 un incendio fortuito en la serrería adyacente asola la planta hasta dejarla reducida a un montón de escombros. Hubo que partir de cero: montaron un

nuevo astillero a unos cien metros del anterior. Con el fin de poder ayudar en la reconstrucción, y ante las dificultades económicas que estaba pasando la familia, sus hijos José M^º y Juanito se emplearon en la empresa Arrazola y Uranga de Pasajes de San Pedro, dedicada a la reparación de barcos; al cabo de dos años pasaron a Industrias Españolas, S.A., más conocida como *Contadores* de San Sebastián, sin dejar por ello de ayudar al padre fuera de horas. Al año y medio Juanito dejó el puesto para volcarse de lleno en el astillero.

En 1961 muere Pedro, el mayor de los hermanos y a quien todos consideraban el cerebro organizador de la empresa.

Con 70 años cumplidos, Luciano Alberdi opta por la jubilación. Encontrándose sólo al frente del negocio, Juanito adopta dos socios pero a los 18 meses quiebra el astillero y se ve forzado a ingresar en una empresa privada, Talleres Guría de Trintxerpe, donde aún hoy presta servicio. Desde entonces construye fuera de horas algunas motoras.

En lo referente a la producción de la empresa, construyeron fundamentalmente motoras (que ellos llamaban *motorak*) y bateles. Entre las primeras, Juanito recuerda con especial viveza cinco:

- *Gogora*. Barco de pesca de recreo, con 10 m. de eslora, construido hacia 1954 para el Sr. Amestoy, a la sazón director de la Lanera de Rentería.
- *Matxet*. De la misma función y época pero algo más pequeño (7 m. de eslora), para el propietario de Transportes Quiroga de Rentería.



De izquierda a derecha: José M^º Alberdi, José Cruz Sarasola, Luxiano Alberdi y su hijo Pedro, junto al barco *Bella Donosti* el día de su botadura (1955) en el Astillero Ondartxo de Rentería.

- *Bella Donosti*. Hacia 1955. Para la pesca de bajura (atún, anchoa...), con sus 12 m. de eslora constituye el mayor barco de cuantos confeccionaron en Rentería. Por encargo de Domingo Badiola y Cia.
- *Mesías*. Nao de 11 m. de eslora para pesca de bajura; hacia 1958 a petición de los *arrantzales* de Fuenterrabía.

Otras motoras de menor entidad salidas también de manos de los Alberdi fueron: *San José* (para Iparralde), *Manoli* (para Hondarribia), *Angela*, *Amparo*, *Deogracias* (para Pasajes San Juan), *Magdalena*, *Euti* (para San Sebastián), *Carmen* y *Lules* (para San Sebastián), *Loren* (para Pasajes San Pedro) y *Ciriza* (construida hacia 1939 para el armador Ciriza de Pasajes Ancho).

Los bateles propulsados a remo servían para la pesca de la angula o el chipirón, ya fuera por afición o por profesión. Recibían continuos pedidos de esta clase de botes, por lo que resultaría imposible, además de innecesario, enumerarlos aquí. Citemos tan sólo cuatro que permanecen en la memoria de Juanito: *Estrella de Mar* y *Patata* (para Rentería ambos), *Consuelo* (para la pesca de la angula en Orio) y *Oarso* (construido hacia 1949 para el entonces director de la Papelera Española de Rentería).

DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

Uno de los datos más antiguos con referencia a los carpinteros de ribera en San Sebastián lo aporta el historiador Ignacio Pérez-Arregui Fort en su libro *Perfiles de San Sebastián*¹⁶, extracto de una ordenanza de 1415 que textualmente dice:

“otrosi ordenamos que ningún carpintero non faga Nao, nin Nabío, nin Baxel, nin Pinaza, nin otro nabío en ninguna manera en nuestros términos, nin los saque para ningún hombre extrangero sin voluntad ni mandamiento del comunal concejo so pena de 4.000 maravedis é el cuerpo a la merced del Rey é del Concejo de la Villa”.

Pocos años después, las Ordenanzas Municipales de la villa —confirmadas por los Reyes Católicos en Baeza el 7 de julio de 1489— recogen en su capítulo 116¹⁷:

“Otroi ordenamos e mandamos que ninguna ni personas no hagan, ni hagan hacer nao ni vatel, ni pinaza, ni otro navío de ningún grandor chico ni grande en nuestros términos, ni los saquen de ellos para ningún extraño sin expresa licencia e mandado de nos el dicho Concejo ó de nuestros Alcaldes é Regidores sopena de perder el tal ó los tales navíos, e su valor e montamiento e caso que la tal licencia den á algunos que los dichos Alcaldes e Regidores, ayan encargo de hacer guardar los derechos de la Iglesia”.

Pasado un siglo, en 1588, San Sebastián estaba capacitada para fabricar cuatro barcos con destino a la Armada Invencible.

Lope Martínez de Isasti afirmaba en 1625 que se fabricaban muchos barcos por iniciativa privada “en los astilleros del arenal por el aparejo que hallan para ello”.

16. PEREZ-ARREGUI FORT, Ignacio. *Perfiles de San Sebastián*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1963.

17. *Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián*. Ayuntamiento de San Sebastián. San Sebastián, 1895.

Y una vez más, el muy valioso *Diccionario de la Real Academia de la Historia* en su edición de 1802 nos aporta a propósito de la vieja Donostia interesantes noticias para la materia de nuestro interés. Sus autores, antes de concluir afirmando que ya para entonces no quedaban otros astilleros en su término que los de Pasajes, dedican tres párrafos a describir la carpintería de ribera durante su máximo esplendor:

“...fueron célebres las (fábricas) de construcciones de baxeles, señaladamente en el barrio de santa Catalina, según consta, omitiendo otros anteriores monumentos, de una cédula de la reyna D^a Juana de 1534, y lo mismo en los arenales. El prospecto de San Sebastián estampado en la ya citada obra de Jorge Braun, impresa en 1576, presenta a la vista navíos que se están construyendo en las cercanías del pueblo. A mediados del siglo XVI había también astilleros a las márgenes del río Urumea, junto al puente de Ergovia, limítrofe de las jurisdicciones de San Sebastián, Hernani y Astigarraga.

Sería largo el referir los baxeles construidos y armados en San Sebastián para la expedición del marqués de Santa Cruz a las Terceras, del duque de Medinasidonia contra Inglaterra y varias capitanas de 800 a 900 toneladas, superior número para aquellos tiempos, mereciendo expresarse la almiranta llamada santa Ana, botada al agua en presencia de Felipe III y su hija D^a Ana, reyna de Francia, por quien se dió ese nombre en 1615; y la capitana real de 1522 toneladas, sorta en Pasajes año 1660, quando fué a verla Felipe IV.

Aún se conserva la memoria de excelentes maestros y constructores de navíos que florecieron en San Sebastián, qual Martín Villafranca, Sebastián de la Bastida, Sebastián Urresti, Juan de Amézqueta, Juan Lizardi, Martín de Arriola, Agustín Zaldias, Juan Portu, Martín Durango, Esteban Iguñiz, Antonio Luscano y otros que constan por papeles antiguos. En 1590 de los once navíos de la armada ocho eran de San Sebastián”.

Sobre los astilleros del Urumea que menciona el texto, tenemos el dato de que las Juntas Generales de la provincia del 23 de noviembre de 1569, reunidas en Hernani, estudiaron un informe presentado por los “maeses de ribera e carpinteros” Estevan de Arguindegui y Joan Sanz de Alurralde para la erección de un nuevo puente en Ergobia, exactamente en el lugar llamado *Arçayça*, confluencia del arroyo de la casa de Aramburu en término de Astigarraga, zona que los textos de la época designan como “Astillero viejo, donde solían fabricar naos”.

Astilleros del Urumea

Son los únicos que se mantienen en activo en este término, en el barrio de Loyola, junto al puente que conduce a Martutene.

Luis Loinaz y Manuel Sorondo (primera entrevista el 15-III-1991), regentan hoy este antiguo astillero dedicado en su día —cuando era propiedad de Pascual Munoa Oraa (San Sebastián, 1893-1983) y Andrés Sáez de Padayuelo— a la fabricación de barcos de pesca, y hoy a motoras, veleros y botes de recreo.

Inicialmente Pascual tuvo otro astillero frente a la parroquia, en terrenos ahora ajardinados, y gozaba de buena fama como carpintero de ribera. Su experiencia y sus dotes para la siempre compleja tarea de trazar le llevó a trabajar en su oficio en Alemania.

En 1942 adopta un socio capitalista, el citado Andrés, y de esta unión surge el astillero donde aún trabajan mis informantes.

A lo largo de su dilatada vida, muchos menestrales han pasado por este astillero, pero hay que destacar tres nombres: Ramón Sorondo y Santiago Braceras, operarios desde la fundación en 1942, y Luis Loinaz contratado en 1945.

Pascual Munoa, padre de cuatro hijas pero sin descendencia masculina, vendió en 1953 el negocio a sus empleados Ramón Sorondo y Luis Loinaz, aunque el local seguía siendo de Andrés Sáez.

Ramón (San Sebastián, 1917) trabajó en la carpintería de Albizu de San Sebastián antes de contratarse con Pascual. Luis Loinaz (San Sebastián, 1922) pasó en 1946 de la carpintería donostiarra de Medel al astillero. Casó en 1955 con Agustina Iraola, natural de Bidania, con la que tiene dos hijas.

Apenas unos meses después de su adquisición, la gran riada de 1953 destrozó el taller y ahogó todas sus ilusiones. Hubieran arrojado la toalla de no ser por la ayuda solidaria de la gente del barrio, merced a la cual en un breve plazo pudieron limpiarlo todo y volver a empezar.

Cuando tenían mucho trabajo recurrían a otros operarios, que por horas o días en función de las necesidades, colaboraban con ellos, como el ya conocido Luciano Alberdi.

En 1958 se les une Manuel Sorondo (San Sebastián, 1943), hijo de Ramón, a la sazón de 15 años de edad. En 1960 Andrés Sáez de Padayuelo vendió el pabellón a los Sorondo y a Loinaz, convirtiéndose así en dueños del negocio y del solar.

Ramón se jubiló en 1983 y Luis en 1991, de modo que ahora sólo Manuel Sorondo permanece en activo, y Luis Loinaz le echa una mano cuando hay necesidad. Padre de dos hijos varones y una fémina, Manuel está casado con Teresa Baltasar.

Hacían barcos de pesca, gabarras, *txanelas* y todo tipo de embarcaciones, pero en 1946 empezaron a trabajar motoras o *canoas*, como por entonces las llamaban, y más adelante lujosos yates de entre 6 y 9 metros de largo. Así, todavía en tiempos de Pascual Munoa, acabaron especializándose en naves de recreo, en particular veleros y balandros, sin desdeñar otra clase de encargos. Cuando arraigó el deporte náutico construyeron muchos balandros olímpicos de la clase start: embarcaciones para dos tripulantes de 6,92 m. de eslora, 1,73 de manga y una vela de 26 m² de superficie.

Pero no por eso dejaron de responder a los pedidos más modestos, como la típica gabarra que les encargaron los areneros del Bidasoa Otaño y Echarri en los años 50, por la que cobraron 20.000 pts., o una *txanela* para pasar carbón de un lado al otro del Urumea en término de Goizueta. Hacia 1961-63, Santi Ayestarán, del caserío Goyaz-erribera de Martutene, les pagó 4.000 pts. por una gran *txanela* de unos 6 m. de eslora, 2,5 de manga y medio metro de puntal en madera de samangila, destinada al transporte humano en el Urumea.

Al tratar de sus obras más recordadas, mencionan también un hermoso balandro de dos palos de 13,25 m. de eslora, 3,3 de manga y unos 2,5 de puntal. Téngase en cuenta que para una barca de unos 4,5 m. de eslora invertían una semana aproximadamente de trabajo tres operarios a pleno rendimiento.

Sus embarcaciones deportivas eran de quilla redonda hasta que a finales de los 50 se impuso la quilla en forma de "v", modalidad importada del norte de Europa. Innovación no menos importante fue la incorporación —alrededor de 1965— de resinas, plásticos y fibra de vidrio al proceso de fabricación de barcos, que desterró para siempre la tradicional carpintería naval, hasta el punto que hoy se protege la fibra de vidrio impermeabilizante la madera

de los antiguos barcos, prolongando su existencia y abaratando el mantenimiento. Al respecto comenta Manuel que si bien los resultados que se obtienen con estos materiales son óptimos, tienen su precio a pagar en las condiciones de trabajo, pues se trata de productos altamente tóxicos, cuyo contacto el trabajador acaba lamentando: “si no fuera porque hay que sobrevivir...”.

El último bote que salió del astillero fue, en 1984, la motora *Aitona Julián*, que desde entonces cubre el trayecto entre el puerto de Donostia y la isla Santa Clara durante los meses de estío. También confeccionaron los catamaranes a pedal que hasta 1953 hacían las delicias de los playistas donostiarras, y que la riada de ese año destruyó junto con todo lo que había almacenado en los Astilleros del Urumea.

Por tradición, las gabarras y *txanelas* de la parte baja del Urumea se fabricaban en los pequeños astilleros del barrio de Martutene. En otro lugar¹⁸ nos hemos ocupado extensamente de esta modalidad, pero el presente trabajo quedaría incompleto sin una mención a los últimos constructores de estas pequeñas embarcaciones fluviales.

Astilleros de Martutene

José Manuel Mayoz Casares, nuestro informante (primera entrevista el 12-I-1989), es hijo de Cándido Mayoz Balerdi (caserío Mapil de Aginaga, 1876-1957) y de Felipa Casares Arrieta (caserío Atarieder del barrio de Loyola, 1877-1960).

Cándido tenía 18 hermanos, y como era preceptivo en estas circunstancias, desde muy joven hubo de marchar a trabajar fuera, primero en la construcción del puente donostiarra de Santa Catalina, luego como calafatero en el puerto de Pasajes —oficio que posiblemente aprendió en los astilleros que había junto a su casa natal en Aginaga—, y más tarde en la vía férrea sobre el Urumea; conoció a Felipa, que a la sazón vivía en un caserío cercano, el Atarieder, y ya casados se quedaron allí a vivir, trabajando Cándido como labrador y fabricante de gabarras y *txanelas*.

Tuvieron seis hijos: tres niñas y cuatro varones; José Manuel (1911), casado con María Eceiza y padres de tres hijos; José María (1912), Gregorio (1915), y José Luis (1919).

Tenía Cándido su taller en la parte trasera del caserío, junto al río, y le ayudaban en las labores su hijo mayor y sus hermanos Luis y Valerio Mayoz (Valerio era labrador, carpintero, pescador de río y trabajador infatigable en todo lo que surgiera).

En casa de los Mayoz, además de las consabidas gabarras y *txanelas*, confeccionaban también los aparejos que necesitaban los areneros del Urumea: pértigas o *agallak* de madera de aliso o castaño, la pala de madera para la extracción de la arena y la *txuka-pala* o achicador del agua. Ellos también recogían ocasionalmente arena para usos domésticos mediante una pequeña gabarra con capacidad para 1,5 m³.

Interrogado por las tarifas que cobraban, José Manuel recuerda que en los años 40 su padre vendió una *txanela* a Pedro Almandoz, del caserío Goyaz-erribera de San Sebastián, por 6.500 pts., y que por cierto resultó bastante mala habida cuenta que su madera de acacia se abrió muy pronto. Fue una excepción: sus barcas eran sólidas, tanto que tras la riada

18. AGUIRRE, Antxon. *Hondartzaleak/Los areneros guipuzcoanos*. Anuario de Eusko Folklore. Nº 37. Fundación Barandiarán. Donostia, 1991.

de 1933 una quedó encallada en el puente de Loyola hasta que pasó el temporal sin apenas deteriorarse, de modo que Cándido la reparó y utilizó durante largo tiempo. También en el barrio de Ereñozu había una *txanela* de su factura para trasladar al vecindario de un lado al otro del río, y que duró mucho.

El propio José Manuel Mayoz Casares vendió una gabarra por 2.000 pts. en la década de los 30 a Florentino Goicoechea de Hernani. En aquellos tiempos se pagaban unos 23 duros por *txanela* nueva.

Diez años antes de morir, Cándido abandonó estas faenas, pero transmitió a sus hijos la técnica de fabricación. La maña de éstos les permitía fabricarse sus propias piraguas de madera para navegar en aguas del Urumea.

ASTILLEROS DE USURBIL

Sobre Usúrbil escribió Lope Martínez de Isasti en su mencionada obra:

“Tiene esta población doscientas y cincuenta casas con doscientos hombres carpinteros diestros en su oficio así para fabricar naos, como casa y otros edificios, y de ellos ocho han sido señaladamente maestros, y uno llamado Baltasar de Urrizmendi maestro mayor de las fábricas de su Magestad, y arqueador de navíos; y hay algunos que por su cuenta los fabrican; y hay así mismo muchos marineros, que sirven a su Magestad en sus reales armadas.

Es grande la comodidad de montes que tienen para la madera y tabla de roble, para fabricar naos, de tal manera que en cada año se pueden fabricar en los astilleros de Usurbil dos o tres naos.

También hay comodidad de la ferretería por las ferrerías y martinetes que hay en su comarca, y fraguas particulares de ancorería en el barrio de Urdagaya, Guilisasti y Berreyarzagoyena. Por todo lo cual se fabrican en el canal de Usurbil más naos que en otras de Guipúzcoa”.

Según el informe preparatorio de la Armada Invencible, los astilleros de Orio y Urdagaya (afamado astillero éste de Usúrbil), estaban el año 1588 en condiciones de aportar dos nuevos barcos.

Para 1845 Pascual Madoz distinguía dos poblaciones distintas con sus correspondientes astilleros: Usúrbil, con un astillero para barcos de mediano porte y otro para chalupas, y Aguinaga, sobre la que apunta que “anteriormente, con especialidad en el siglo XVII, y en astillero de Mapil, se construían buques para la armada, como fueron las capitanas reales Sta. Ana y San Pedro, de á 1.200 toneladas, que pasaron en rosca por la barra de Orio á aparejarse y artillarse en Pasajes; en el mismo astillero se construyó la elegante y rica góndola que al mando del capitán D. Ignacio Soroa, sirvió el año 1660 en el Bidasoa para la solemne entrega de la infanta doña María Teresa de Austria, y en la casa de Mapil existen aún las tarimas fijas que servían para dormir la gente de aquella maestranza”.

En 1657 llegó a los astilleros de Usúrbil el encargo posiblemente más importante de su historia: el entonces General de la Escuadra de Cantabria D. Miguel de Oquendo, decidió construir en esta villa el grueso de su flota. Para esto adquirió árboles de los montes de Zubieta y Aguinaga por valor de 35.000 reales, de Urdagaya por 11.000 reales, 16.000 codos de tabla de Arraçubia, 10.000 de Adunibar en Cizurquil y 4.000 en Aya, además de 10.000

reales en otros materiales menores de madera y 11.000 en clavazón. Tal como describe el historiador Luis Murugarren¹⁹, situó el General todo ello en los Astilleros Reales de Usúrbil, y puso a trabajar a 60 hombres a pleno rendimiento durante los diez primeros meses —invirtiendo 32.000 reales de plata en sueldos, amén de otros 20.000 en elementos auxiliares como carros de bueyes, barrenadores, herramienta, etc.—. Todavía en 1658 hubo de desembolsar 14.000 reales más en madera del monte de la casa Galardi y de otros cercanos, 7.000 en clavazón y 18.000 reales de plata y 16.000 de vellón en jornales correspondientes a los cuatro primeros meses del año. A resultas se confeccionaron cuatro grandes navíos que fueron trasladados a Pasajes para su armamento.

Siguiendo las nuevas normas de construcción marcadas por Antonio de Gaztañeta, durante 1717 salieron del complejo Usúrbil-Orio varias naves de 60 cañones como las *Real Felipe*, *San Fernando*, *San Luis* y otras seis más para D. Andrés Martínez de Murguía.

Todavía al comienzo del siglo XIX había dos astilleros a plena actividad en esta villa, cuyos barcos seguían aprestándose y botándose en el puerto de Pasajes. Pero el año 1845 sólo se habla de un único “astillero particular, donde se construyen quechemarines, bergantines y fragatas de comercio”, que debía tratarse del mismo al que Pablo de Gorosabel aludía en 1862 cuando afirmaba²⁰: “Aún en la actualidad se construyen barcos de carga de muchas toneladas en el astillero de Aguinaga, distante del cuerpo de esta villa como media legua río arriba”. Su famoso astillero estaba en la zona de Mapil en el barrio de Aginaga.

Astillero de Aginaga

Ya en tiempos modernos, el astillero de Aginaga, regentado por la familia Bereciartúa, sólo construía *alas* y *txanelas*.

Entrevistamos a Marcelino Bereciartúa Mayoz el último día de 1988. Nos contó que había nacido en el caserío Iztiria del barrio de Aginaga el año 1921, siendo hijo de un veterano carpintero de ribera, José Antonio Bereciartúa Achega (caserío Echeberri, 1886-1968), y de Modesta Mayoz Balerdi (del caserío Soroa, en el mismo barrio). Tiene Marcelino cuatro hermanos —Félix (1909), José María (1911), Claudio (1917), Tomás (1924)— y ocho hijos de su matrimonio con Francisca Salsamendi Adúriz, del caserío Arburu de Aginaga.

El padre aprendió el oficio en el astillero de Miguel Antón Mutiozabal, junto al caserío Mapil de Aginaga, donde hacían barcas y *txanelas*. Entró como aprendiz y cuando el astillero quebró se asoció con su cuñado Claudio Achega.

En épocas de carestía de trabajo, José Antonio acudía al astillero de Cándido Mayoz (*ver supra*), donde siempre había quehacer. En cierta ocasión fueron llamados los hermanos Mayoz y el propio José Antonio a desempeñar el oficio en Tortosa (Tarragona) por espacio de seis meses, y recuerda Marcelino que el padre les mandó desde allí una caja de naranjas.

Los hermanos Marcelino y Claudio eran areneros: con cuatro *alas* —tres grandes y una pequeña—, transportaban hasta 3 m³ de arena por viaje, a cambio de la cual en los años 40

19. MURUGARREN, Luis. *Usurbil*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1974.

20. GOROSABEL, Pablo de. *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de los pueblos, valles, alcaldías y unio - nes de Guipúzcoa*. 1862. Reedición de La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1972.

les pagaban 8 pts. Además, laboraban en el astillero, pescaban angulas y se ocupaban de los trabajos del caserío.

En 1955 el padre de los Bereciartúa hizo su último trabajo, y desde 1984, en que Marcelino preparó una *ala-aundia* para Benito Aramburu, del caserío Ezkerrenea, por la que recibió 150.000 pts., no ha vuelto a trabajar.

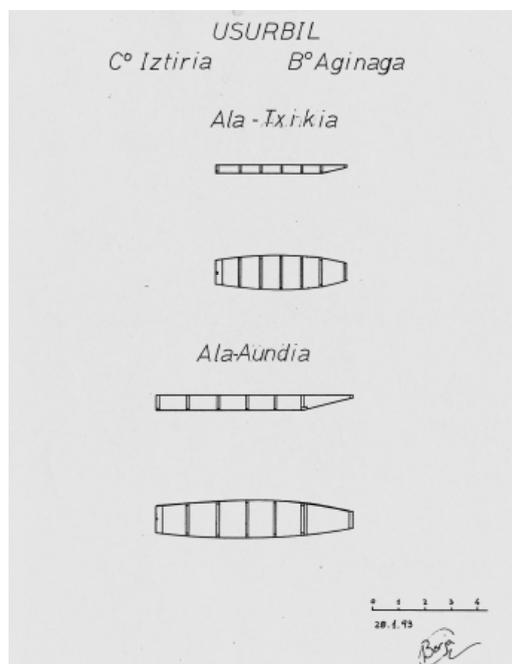
Sus clientes, los caseros de la orilla del Oria, también les encargaban carros (*karruak*, *gudiak*, para bueyes, *gudi-moxa*), y arreglos con madera de todo tipo.

En 1983 Marcelino compró en el barrio de Zubieta de San Sebastián una garlopa y una sierra mecánica, que le costaron las cuatro terneras que poseía, y con ellas abrió en su propio caserío una carpintería, que aún hoy les ocupa a él y a sus tres hijos varones: José Antonio, Claudio y Tomás.

Las *txanelas* que hicieron para el Urumea eran semejantes a las *alas* del río Oria pero de menor tamaño: de 7,80 a 8 m. de eslora, 1,20-1,50 de manga y medio metro de puntal. Añadida a la tradicional función de carga de arena (unas 3 tn. de capacidad), disponía de algunos aparejos para la pesca de la angula en sus ratos libres.

La mayoría de las alas pequeñas (*ala-txikiak*) que confeccionaban servían únicamente para la pesca. Generalmente de roble y en ocasiones de acacia, se accionaban por medio de una pértiga (*bumi-agalla*) de madera de aliso (que ellos mismos cortaban en el monte Isasi), ligeras y rematadas con una buena puntera de acero. Las dimensiones medias de estas embarcaciones eran: 4,50 de eslora, 0,90 de manga y 0,50 de puntal.

Sus *ala-aundiak* eran bastante hermosas, con capacidad para 8-10 toneladas de arena, entre 13 y 14 m. de eslora, metro y medio de manga, y medio metro de puntal.



ASTILLEROS DE ORIO

Recoge el Diccionario de la Real Academia de la Historia en su edición de 1802 que, según los documentos de su Archivo Municipal, en esta villa se construían “navíos y fragatas para la real armada, galeones y navíos para azogue, pero que habiéndose llenado la barra de bancos de arena por las avenidas de la citada ría, se disminuyó notablemente su fondeadero”.

A lo que en 1845 añade Madoz que también se fabricaban en Orio “lanchas, queche-marines y tal cual vez bergantines y fragatas de la real armada, como sucedió á fines del siglo pasado. En los últimos 6 años se han construido más de 40 barcos de todas dimensiones”.

La actividad astillera en Orio concluye con los de Aitzondo —hoy convertidos en varadero para la flota oriotarra— y Galarraga. Sobre este último tratamos a continuación pormenorizadamente.

Astilleros Galarraga

Nuestro informante, Vicente Elizondo Galarraga, alias *Vicentico* (entrevista del 23-I-1989), pertenece a una saga de carpinteros de ribera de gran prestigio.

Su abuelo, José Miguel Elizondo, del caserío Ortaika de Orio, transmitió a uno de sus dos hijos las artes del oficio: Manuel Elizondo Mayor (nacido en el mismo caserío, 1892-1979), quien casó con María Galarraga Aramburu (1890-1962) y tuvo cinco hijos (José, Melitón, Felisa, Eduardo y Vicente). Pero igualmente sólo uno se dedicó a las tareas de sus mayores: Vicente Elizondo Galarraga, nacido el 19 de diciembre de 1925.

Vicente y María Dolores Embil Arana (n. 1935), tienen seis hijos: Eduardo, Rosa María, Ramón María, Beatriz, Coro y Gorka. Y, una vez más, sólo el primero de ellos perdura con la tradición constructora.

Esta tradición familiar comenzó cuando el abuelo José Miguel fue a los 14 años a Bilbao para trabajar con unos tíos suyos fabricantes de gabarras, permaneciendo hasta que fue llamado a filas. Reincorporado a la vida civil, retomó el oficio en su casa natal de Ortaika.

Su hijo Manuel amplió el negocio y llegó a tener hasta una docena de operarios a sus órdenes. De aquí salieron muchos barcos de pesca para Orio, San Sebastián, Fuenterrabía...

En estos astilleros aprendieron el oficio Agustín Bozategui y Francisco Carrera, quienes aún fabrican barcos de madera en su astillero de Orio (junto a la fábrica de muebles Arín y Embil), Fontán, constructor de motoras de madera, y Olazategui de Fuenterrabía entre muchos otros.

Los barcos de pesca más comunes pesaban 30 toneladas, aunque construyeron también algunos mayores: recuerda los llamados *San Martín*, para el puerto de Orio, y el *Mater Inmaculada*, obra de 1964 y aún hoy en activo, de unas 120 toneladas, que tardaron tres meses en hacer con trece obreros a jornada completa. Poco después les encargaron otro aún superior, de unos 130.000 kilos, para Aristondo Hnos., y que por su volumen arrastró en el momento de la botadura al propio astillero.

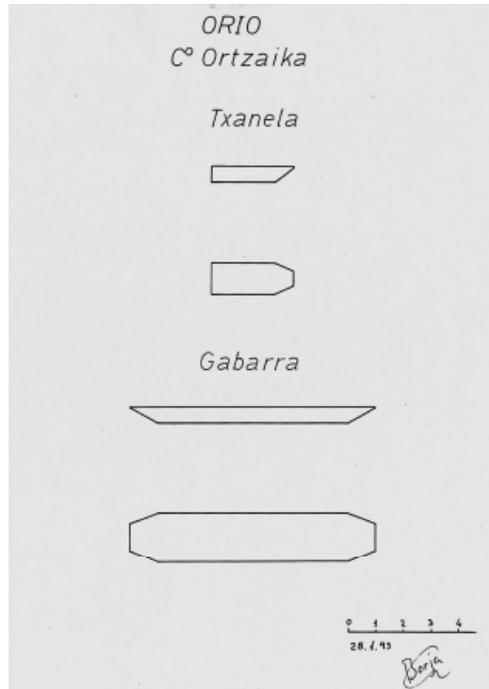
Pero junto a estas grandes construcciones también se empleaban, con idéntico entusiasmo, en la confección de gabarras perfectamente simétricas de largo y ancho. En el caserío

Zamasti se conserva una de éstas, de chapa pero con idéntica forma que las antiguas, que utilizan para cruzar el tractor de una orilla a otra del Oria (mide 9 m. de eslora, 2,4 de manga y 60 cm. de puntal).

Sus *ala-txikiak* poseían unas dimensiones medias de 5 m. de eslora, 1,10 de manga y 0,60 de puntal).

Recuerda también *Vicentico* la última *ala-aundia* que vendieron: fue en 1988 y cobraron por ella 365.000 pts. Medía 7 m. de eslora, 1,8 de manga y 0,55 de puntal.

Asimismo, en los años 60 dejaron de hacer *txanelas*. Las vendían en aquel entonces por 30.000 pts. y sus dimensiones medias aproximadas eran de 3 m. de eslora, 1,20 de manga y 0,60 de puntal.



ASTILLEROS DE ZARAUTZ

Nuevamente recurrimos al *Diccionario* histórico de 1802 para dar con una referencia, en este caso la única que poseemos, sobre la construcción naval en Zarautz. Se dice en una de sus páginas: "Desde el parage llamado Chilicu hasta las inmediaciones de la casa llamada Mirador, hubo hasta el año 1620 varios astilleros en que se fabricaron varios navíos grandes y medianos, y últimamente de porte de 600 toneladas".

Estos astilleros de Txiliku eran realidad tres: uno frente al caserío Arziria, otro frente al Palacio de Zarautz y la fuente de Txiliku, y el tercero en el lugar luego ocupado por el primitivo huerto del Convento de Santa Clara.

ASTILLEROS DE GETARIA

El rey Alfonso X el Sabio otorgó a los habitantes de Getaria el 2 de noviembre de 1270 privilegio para cortar en los montes de Gipuzkoa toda la madera necesaria con vistas a levantar casas y construir navíos, habida cuenta de su escasez en la zona. Este documento no especifica si la actividad naval en Getaria era por entonces importante, aunque por el contexto deducimos que sí²¹.

Ya en nuestro siglo, queda constancia de la existencia de una firma dedicada a la fabricación de barcos de pesca con casco de madera: Eusebio Lazcano. Así figura en las licencias fiscales entre 1931 y 1945, pero ignoramos desde cuándo y hasta cuándo permaneció activa.

ASTILLEROS DE ZUMAIA

El famoso informe de Cristóbal de Barros al rey Felipe II en 1588 cita también a Zumaia, diciendo que podría aportar dos nuevos navíos para la Armada Real.

Lope Martínez de Isasti escribía sobre los astilleros de Zumaia en 1625 que fabricaban “navíos y galeones, por tener buena comarca de materiales”, y ponía como ejemplo de su producción a la *Capitana Real*, conocida por su expedición a China.

En 1913 tres firmas se dedicaban a la construcción naval en Zumaya: Astilleros del Urola, Domingo Aramberri y Julián Alberdi. Anteriormente hubo otros en el arenal de Santiago, frente a la villa, y también cerca de Oikina, en terrenos del caserío Aguirre, los de Eskazabel y Gorostiaga. De los Astilleros del Urola o Astilleros Eraso, propiedad de la firma Eraso y Cia. (desde 1925 transformada en Arrizabalaga y Olasagasti), salieron entre 1913 y 1953, 191 barcos con un peso medio de 20 tn. Sólo en el primer año construyeron 16 barcos, con un total de 250 toneladas, a lo que deben sumarse 70 más correspondientes a dos embarcaciones de vela.

Los astilleros de Domingo Aramberri y de Julián Alberdi eran algo más modestos: en 1913 botó cinco barcos de vela el primero con un total de 25 toneladas, y siete veleros con 19 toneladas el segundo.

En 1922 se funda Balenciaga y Cia., dedicada en principio a la producción maquinaria y calderera, y posteriormente ampliada a la construcción metálica de barcos²².

Dejamos para el final el Astillero de Bedua, el último dedicado en Zumaia a la carpintería de ribera, y que fuera regentado por la familia Galarraga hasta su cierre en 1974.

Astillero de Bedua

Manuel Galarraga Barrenechea, alias *Proes* (corrupción del nombre de su caserío Flores) es un constructor profesional de barcos de pesca (primera entrevista el 9 de julio de 1991).

21. MARTINEZ DIEZ, Gonzalo; GONZALEZ DIEZ, Emiliano; MARTINEZ LLORENTE, Félix J. *Colección de documentos medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1991.

22. OLAECHEA, Juan B. *Zumaya*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1970.



Astillero de Bedua (foto de Iñaki Linazasoro en 1967).

Nació el 17 de enero de 1911 del matrimonio de Juan Bautista Galarraga (1877-1921), labrador y cantero, y Martina Barrenechea, de Ormaiztegui, teniendo cuatro hermanos: Martín, Victoriano (1912-1932), Julián (1915-1935) y José Manuel (1917-1967).

Tanto Victoriano como José Manuel trabajaron en la construcción naval ayudando a Manuel, pero sólo de manera ocasional. Por cuestiones económicas José Manuel acabó empleándose en los Astilleros La Atlántida de Valencia, empresa de capital alemán.

Las *andanzas* laborales de Manuel Galarraga Barrenechea comenzaron, con apenas 13 años de edad, en la empresa bilbaina Basconia, que en aquellas calendas tenía la contrata para la reparación del puente ferroviario de Zumaia. La misión de Manuel consistía en calentar los remaches antes de su aplicación. Su primer jornal ascendió a 5 pts. por ocho horas de trabajo.

Aun cuando ocho meses después dejó la empresa, todavía permanecería cinco más subido al puente, ya que el pintor Asensio Galarraga le pagó durante ese tiempo 6 pts. diarias por ayudarle a pintar el remozado paso del ferrocarril.

Entre los 15 y los 18 años de edad sirvió en la carpintería de José León Uranga, en el barrio de Gabierrota de Rentería, a pesar de que su jornal de entonces —3,75 pts. al día— no le llegaba ni para las necesidades mínimas de subsistencia. A cambio, aprendió allí el oficio de carpintero.

De vuelta a Zumaia, ingresa en la mueblería de María Alcorta de Querejeta, especializada en la construcción de muebles de estilo “arabesco” (sic).

Al cabo de cuatro años entra como carpintero en Cementos Alberdi, del barrio de Arrona de Cestona. Con tan mala fortuna que dieciocho meses después quebró el negocio y Manuel tuvo que volver a tentar la suerte por otro lado.

Corría el año 1934 cuando se asocia con José María Lasquibar para instalar, en la calle Etxezarreta de Zumaia, una fábrica de muebles y, en general, de todo lo que les solicitaran. Dada la experiencia y habilidad de José Mari en la carpintería naval, fue ésta la actividad predominante: lanchas, traineras de regatas, veleros, etc..

Como el taller se les quedó pequeño, en 1941 se trasladan a Bedua, y en un solar junto a la que fuera importantísima lonja —ya existente en el siglo XV—, acondicionaron su propio astillero: una rampa de botadura cerca del local con la maquinaria precisa.

Ese mismo año adoptan un nuevo socio, Manuel Urbietta (fallecido en 1971), y deciden que cada uno de los tres cobraría 200 pts. al mes. Además de ellos, en el organigrama empresarial contarían con dos o tres oficiales de primera, varios de segunda, peones, un aprendiz y un oficinista. (Se dio el caso curioso de un peón que fue encarcelado durante la guerra y aprovechó ese tiempo para instruirse, y a su regreso ascendió directamente al puesto de oficinista del astillero). Con todo, llegaron a tener hasta catorce empleados.

El año 1955 sale de la sociedad José María Lasquibar y continúan ya solos los dos *Manueles*, inseparables hasta 1974, fecha de la botadura del último barco pesquero en Bedua.

Todavía seguiría *Proes* haciendo algunas barcas pequeñas en su propio domicilio, y en 1976 se jubila oficialmente. Pero como su trabajo es su vida, más por capricho que por necesidad, desde entonces ha confeccionado algunas piezas de muy curiosas características, como una barquita desmontable en cuatro piezas para la navegación de recreo en Benidorm, o su última motora —obra de 1990—, a la que bautizó con su apodo *Proes*.

Añadamos para concluir que fue Manuel Galarraga toda una institución en el deporte zumaitarra: en los años 30 como consumado remero y en los 50 como patrón de la trainera local.

Los Astilleros de Bedua fabricaban, esencialmente, barcas para la pesca de bajura (*bajurako barkua*), motoras (*motorak*), arrastreros (*arrastreueak*), gabarras (*gabarak*) y *txanelak*, así como algunos vaporcitos.

Pese a la diversidad de su producción, podemos establecer unas dimensiones medias de cada uno de los tipos:

CLASE	ESLORA TOTAL	MANGA	PUNTAL
Barco de bajura	34	7	3,6
Vaporcitos	28	5,5	3
Arrastreros	17	5	2,8
Gabarras	14	3,5	0,7
Motoras	12	2,5	1,2
<i>Txanelas</i>	6	1,8	0,55

Fabricaron en total 115 unidades que, *grosso modo*, Manuel desglosa así:

— Barcos de bajura . . .	62 unidades (que vendrían a representar el 53,41 % de su producción total)
— Vaporcitos	6 (5,22 %)
— Arrastreros	40 (34,78 %)
— Gabarras	1 (0,87 %)
— Motoras	4 (3,48 %)
— <i>Txanelas</i>	2 (1,74 %)

Entre la clientela habitual, recuerda a Jesús y José Ramón Aramendi, de San Sebastián, que adquirieron nueve arrastreros, al armador Uriarte, de Pasajes, para quien hicieron varios barcos de bajura en los años 40 y a muchos otros clientes de Bermeo.

Algunos de sus vaporcitos fueron para el puerto de La Arena (Avilés) y otros para un tal Carmelo Unanue. Para entonces los motores eran ya de explosión —en cuyo caso lo instalaban los Astilleros Yeregui Hermanos de Zumaia—, pero los armadores solían pedirles que fueran de caldera de vapor, pues según justifica Manuel, “el carbón pesa, pero el gasoil también”.

El período de mayor demanda se produjo entre los años 1943 y 1945. Luego sobrevino una fuerte crisis a comienzos de los 50. Dice Manuel que la falta de trabajo hacía que “se comiera las tripas de impotencia” al ver a los operarios inactivos. Desde entonces ya no contrataron nuevos empleados. Entre 1965 y 1974 las cosas marcharon bastante bien, pero en ese último año cerraron definitivamente.

ASTILLEROS DE DEBA

El 14 de septiembre del año 1534, el corregidor de la provincia visitó la villa y dejó constancia de que había “en el canal de Deva una carabela de Motrico de porte de cien toneles poco más o menos” a la que se estaba dando los últimos retoques, “y otra nao nueva se hace del mismo grandor en la dicha canal de Deva que la hace Juan Sanchez de Aramburu, vecino de Azcoitia, que botará dentro de dos meses según se cree”. También ese Pascual de Icar informó que entre él y su hijo habían terminado un galeón y botado apenas una semana antes²³.

Lope Martínez de Isasti decía de esta villa: “Es puerto de mar con barra, y tiene astilleros para fabricar naos, y materiales en su comarca para ello”. Naos que además destacaban por su gran porte.

A principios de nuestro siglo, en los astilleros situados en Arzabal se botó un barco de importancia, al que bautizaron *Almike*. Al estallar la segunda guerra europea, Gastañaga y Errasti de Eibar crean un astillero en el río Deva (cerca de emplazamiento posterior de la empresa Plásticos Reiner), donde, entre otros muchos, se construyó el *Río Ego*, que hizo su primera travesía el día de San Miguel de 1920²⁴.

23. ZUBICARAY, Agustín de. *Motrico*. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1969.

24. *El testamento de Ostolaza*. Asociación para el Fomento de la Enseñanza y la Cultura. Deva, 1976.

ASTILLEROS DE MUTRIKU

“Es puerto de mar y tiene muelle, donde entran navíos cargados de hasta trescientas toneladas. Tiene astilleros donde se fabrican galeones y navíos de todas suertes, que se llevan a Sevilla cargadas de fierro y de otras mercaderías de la tierra; y algunos años van a Terranova por el pescado bacalao, y los marinos que quedan en tierra, se entretienen en la pesquería ordinaria, y a su tiempo en ballenas, que pasan a luego de costa por aquel mar Cantábrico, que las matan con mucha destreza; y esto es muy usado en aquel puerto, porque tiene por armas una ballena y un barco sobre ella con un hombre, que amenaza herirla con un arpón, y otro en la popa con su remo gobernando”.

Esta preciosa descripción de la que fue autor Lope Martínez de Isasti en el siglo XVII, nos habla de una de las poblaciones guipuzcoanas con mayor tradición pesquera, Mutriku.

En 1931 sólo figuraban de alta dos constructores: Pedro Manuel Egaña y Cesáreo Zumalabe, éste retirado ya para 1945. Ello se explica por la cada vez más preeminente presencia de plantas astilleras para barcos de acero, de las que había dos en 1965 con su par de gradas y el dique flotante, que daban trabajo a 598 personas para obtener una producción anual de 3.650 toneladas de registro bruto, y facturando en barcos nuevos 183.570.000 pts. y en reparaciones 25.021.000 pts.

Pero junto a los *arquitectos navieros* que hemos conocido hasta aquí y a las modernas factorías de esos colosos metálicos, conviven los pequeños artesanos fabricantes de botes y barquitos, personas autodidactas que han aprendido con más pasión que obligación a ejecutar sus coquetas embarcaciones para uso propio o comunal. Son los carpinteros de ribera vocacionales, como los hermanos Fernando y Francisco Echarri Berasarte, del caserío Goikoene del barrio donostiarra de Martutene (primera entrevista el 1-I-89).

En 1939, siendo aún críos, se construyeron como pasatiempo su primera *txanela*, copiada de las que por entonces hacía su vecino Cándido Mayo (ver *supra*). Animados por lo exitoso del intento, a partir de entonces hicieron otras más para uso doméstico, o para pagar algún favor, como fue el caso por ejemplo de la que prepararon hacia 1959 para Antonio, del caserío Bastola, cerca de Ereñozu de Hernani, a cambio de su ayuda en la recogida del helecho. Nunca se consideraron carpinteros, sino “un par de tipos mañosos”.

En Goikoene se conservan tres *txanelas* y una gabarra de su producción, que no se usan desde hace 20 años.

Hacían la gabarra con 2 ó 3 tablones en cada lateral y 6 ó 7 de fondo, y no usaban *zirris* de dilatación.

A este mismo grupo de aficionados pertenece Pedro Almandoz Osa, alias *El Pipas* (entrevista del 14-VI-1989), nacido en el caserío Goyaz-erribera, del barrio de Loyola de San Sebastián, en 1924. Eran seis hermanos de la unión de Pedro Almandoz Maíz (caserío Goyaz-erribera, 1888-1962) y Sebastiana Osa Aristondo (1903-1977).

Tanto el abuelo como el padre se dedicaban a sacar arena del Urumea para venderla a los vecinos.

Pero las gabarras las compraban a los profesionales. *El Pipas* fabricó dos *txanelas* —en 1952 y en 1960—, pero sólo como “carpintero de ribera aficionado”.

Sin embargo, su vida está unida al discurrir del Urumea hasta en los más pequeños

detalles. De sus andanzas de chaval recuerda que, aprovechando que cerca de su casa están las sidrerías de Barkaiztegi y Garziategi, pasaba a la gente en su *txanela* a cambio de la voluntad.

CONCLUSIÓN

Llevaba varios años investigando sobre la construcción naval cuando topé con un libro sobre el *códice Mendoza*. En sus preciosas miniaturas pude apreciar cómo eran las embarcaciones en tiempo de los aztecas: piezas monoquillas vaciadas con cierta elevación en proa y popa, y simétricas respecto a los dos ejes X, Y, lo cual facilitaba la maniobrabilidad hacia adelante y hacia atrás.

Más cercanamente, de visita por tierras guatemaltecas, me sorprendió comprobar que los nativos seguían utilizando aquellas mismas barcas reflejadas en el código. Se trata de una excepcional fosilización de las primitivas técnicas de construcción naval. Así fue como, de regreso a casa, me propuse estudiar el grado de evolución de la técnica astillera en mi tierra.

Confieso que desde un principio los resultados me desbordaron. Para empezar, quise aprovechar la ayuda concedida por la Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza para aquilatar el tema: pero cuantos más profesionales entrevistaba, más archivos revisaba y me sumergía, en fin, en las peculiaridades del oficio, antes comprendía que las limitaciones de tiempo y espacio me impedirían concluir en el plazo establecido un estudio cuya complejidad exigía paciencia y minuciosidad. Es por eso que, como decía al principio, concluí que



Dintel del caserío Illumbe de Mutriku.

por esta ocasión me limitaría a describir los rasgos generales del fenómeno astillero en Gipuzkoa, dejando para más adelante la parte estrictamente técnica.

Pero me desbordó al mismo tiempo comprobar que muchas de las especificidades señaladas en la *Enciclopedia* de Diderot y D'Alembert o en el *Arte de Fabricar Reales* del mutrikuarra Antonio de Gaztañeta a propósito de la construcción de naves, coincidían con las que los carpinteros de ribera me describían: desde las clases de madera hasta las fechas para el corte, desde los tipos de madera necesarias y las uniones o escarpes, hasta muchos otros detalles que han pervivido en nuestros astilleros tradicionales. Con todo, pude comprobar que me encontraba ante un campo de investigación apasionante y casi yermo.

En efecto, no es menos extraño que los estudios sobre temas marinos merezcan tan escasa atención entre nuestros investigadores: se diría que vivimos de espaldas al mar. ¿Será por el respeto que nos produce, por la dificultad del tema, o quizá porque seguimos anclados en ese romanticismo decimonónico para el que lo pastoril, lo agrícola representaba la raíz auténtica de la cultura de nuestro pueblo?

Y, sin embargo, difícilmente podríamos hablar de la sociedad vasca sin hacer mención de los horizontes que ha abierto su contacto directo con la mar, medio y símbolo a la vez de la unión entre culturas y pueblos. A través de ella muchos de los nuestros salieron en busca de glorias y conquistas, de pan y de refugio.

Una mar que nos ha dado riqueza, trabajo, alimentos, placeres, motivos de reflexión... Los Elcano, Oquendo, Urdaneta, Lezo, Legazpi... Nuestros mareantes, corsarios, pescadores, astilleros, rederos... No es que sea sólo parte de nuestra historia: es nuestra vida, nuestro estímulo y nuestra forma de comprender el mundo.