

Embarcaciones fluviales tradicionales del río Oria, en Aginaga

(Traditional river vessels in the Oria river, in Aginaga)

Izarra Uriarte, Ane

Eusko Ikaskuntza. Miramar Jauregia. Miraconcha, 48.
20007 Donostia

Recep.: 01.02.2010

BIBLID [1137-439X (2010), 33; 181-199]

Acep.: 28.04.2010

En el presente trabajo se analiza el modo de vida de los habitantes de Aginaga (Usurbil), dependiente del río y de las embarcaciones fluviales tradicionales, y que se ha reconstruido a partir de una serie de entrevistas realizadas a José Miguel Bereciartua durante el primer semestre de 2009.

Palabras Clave: Embarcación fluvial. Pesca de la angula. Carpintería de ribera.

Lan honetan, Aginagako (Usurbil) herritarren bizimodua aztertzen da. Ibaiaren eta ohiko ibai-ontzien mendekoa izan da hori, eta, berori birsortzeko, hainbat elkarrizketa egin zitzaizkion José Miguel Bereciartuari, 2009ko lehen sei hilekoan.

Giltza-Hitzak: Ibai-ontzia. Txitxardin-arrantza. Erriberako arotzeria.

On analyse, dans ce travail, le mode de vie des habitants d'Aginaga (Usurbil), dépendant de la rivière et des embarcations fluviales traditionnelles, et qui a été reconstitué à partir d'une série d'entrevues réalisées à José Miguel Bereciartua durant le premier semestre de 2009.

Mots Clés : Embarcation fluviale. Pêche de la civelle. Menuiserie de rive.

INTRODUCCIÓN

Pese a que en la actualidad apenas vemos actividad en los ríos del País Vasco, durante siglos hubo en ellos un gran tráfico de embarcaciones fluviales (de tres tipos: alas, chalanas y gabarras), que subían y bajaban por éstos trasportando materiales, animales o personas, o que se dedicaban a la pesca. Éste es el caso del río Oria, a su paso por Aginaga, donde estas embarcaciones eran una herramienta más para el trabajo, y cada familia tenía, como mínimo una de estas embarcaciones.

Pero desde que se construyeran las carreteras y los puentes para cruzar los ríos y hacer con mayor rapidez las transacciones comerciales, el tráfico fluvial se fue reduciendo paulatinamente hasta llegar a la situación actual. Sólo en algunos lugares, como Portugalete, Pasaia, Hondarribia o Zumaia, han sobrevivido los gasolinos que cruzan de un lado al otro. Pero tal y como recoge en un artículo Antxon Aguirre Sorondo, “antes había gabarreros en todos los ríos: en el paso de Ergobia sobre el Urumea, en Orio, en Deba, etc.” (Aguirre Sorondo, 2003:642). Hoy en cambio el contraste es grandísimo, y las alas, chalanas y gabarras son embarcaciones que están casi en peligro de desaparición.

Los habitantes de las riberas vascas, que utilizaban las embarcaciones fluviales para llegar a los bosques (para la tala de árboles, etc.), para el paso de personas de una orilla a otra del río o para la pesca¹, tal vez no fueran tan hábiles navegantes como los de Getaria, Mutriku, etc., y puede que sus hazañas no hayan quedado para la historia, pero desempeñaron un papel muy importante: transportando el mineral de las ferrerías hasta los puertos, sacando arena de los fondos para que embarcaciones de mayor calado pudieran navegar por el río, etc. Y utilizaban para ello embarcaciones óptimamente preparadas: las alas, chalanas y gabarras.

1. EL INFORMANTE

Para la obtención de datos para este estudio se realizaron una serie de entrevistas a José Miguel Bereciartua (1950), al que apodan “el zorro del río”, “*errioko azeria*”. Aunque en la actualidad vive en Lasarte, nació y ha vivido hasta hace dos años en Aginaga, donde está el caserío “Uriberrí” y en el que ha vivido su familia y aún lo hacen algunos de sus miembros, como es el caso de su tío.

Se optó por entrevistarle ya que es el último miembro de la familia Bereciartua que ha sido “angulero” y que además construyó la embarcación que utilizaba para esta actividad, tal y como aprendió de su abuelo y su tío. La familia Bereciartua ha sido y es conocida por su actividad pescando angulas (*txitxar-*

1. A veces, como un apoyo a la economía familiar, que se basaba en la producción hortícola-ganadera, o en algunos casos, como el medio de supervivencia exclusivo, cuando la huerta no daba fruto, etc.



Foto nº 1. José Miguel Bereciartua frente al ala grande (*ala-haundia*), construida por su tío. (Todas las fotografías –excepto la nº 2– que ilustran el siguiente trabajo han sido sacadas por la autora de este texto)².

dinak) y por haber sido carpinteros de ribera en el astillero de Mapil (*Mapilgo istillaua*), que estaba justo enfrente de su caserío. José Miguel Bereciartua es un apasionado de la pesca en el río y un gran conocedor de su entorno.

2. AGINAGA Y EL RÍO ORIA

Este estudio se centrará en la zona del río Oria a su paso por el barrio de Aginaga (Usurbil). El río Oria es el río más largo (66 km) y caudaloso de Gipuzkoa y atraviesa la comarca de Tolosa para tras su paso por Lasarte y Usurbil desembocar en Orio.

2.1. Breve historia del barrio de Aginaga

Aginaga es el prototipo del pueblo típicamente rural que ha crecido con la industrialización y es un lugar donde debido al gran calado social que han tenido las actividades que se han llevado a cabo tradicionalmente, como la construcción naval y la pesca de la angula, tiene un pasado de gran riqueza.

2. La autora agradece al Gobierno Vasco, Departamento de Educación, Universidades e Investigación, la beca predoctoral de Formación del Personal Investigador que le ha sido concedida (BOPV-08/01/2010).

Al igual que en otras muchas poblaciones, en Aginaga los caseríos se localizan a ambos lados del río, aprovechando de esta forma los escasos terrenos llanos disponibles para el cultivo que hay en el valle. De esta forma, la historia de Aginaga está unida a la del río Oria. Desde la Edad Media hasta hace pocas décadas sus habitantes han desarrollado en este hábitat fluvial distintas labores, como la pesca, el transporte de personas, ganado, etc., y toda la cuenca del río estaba jalonada de ferrerías y molinos hidráulicos. Todo ello convirtió al río Oria en un río de gran actividad. Y aunque este tráfico intenso de embarcaciones arriba y abajo en el río ha desaparecido en la actualidad, todavía podemos ver unas cuantas embarcaciones dispersas (la mayoría modernas embarcaciones a motor) que se dedican a actividades de ocio y pesca deportiva.



Foto nº 2. Ortofoto o fotografía aérea del barrio de Aginaga (Usurbil), donde se aprecian distintas edificaciones y terrenos dispuestos a lo largo del cauce del río. (Fuente: obtenida de la web <http://b5m.gipuzkoa.net/web5000>).

Aginaga ha sido un barrio rural, dedicado a la producción del caserío y que utilizaba el río tanto para distintos usos como la pesca, el transporte de arena, animales e incluso personas. Pero en el transcurso de la historia del barrio marcó un antes y un después el proceso de industrialización que se dio en Donostialdea y que tuvo muchísimas consecuencias en el modo de vida tradicional. Este período de industrialización fue paralelo al de otras áreas de Gipuzkoa o Bizkaia pero en la zona de Tolosa y Usurbil tuvo profundas diferencias tipológicas. Si en Bizkaia toda la industria se concentró en un sector (metalurgia) y en un mismo lugar (zona de Bilbao), en Gipuzkoa el modelo de desarrollo industrial fue muy diferente. El tipo de industria fue mucho más diverso, y abarcó desde la industria armera en Eibar y Soraluze, la industria de tejidos en Azkoitia, a la papelera en Tolosa, utilizándose en todas ellas la fuerza motriz del agua para su funcionamiento³. Esta cuestión, la de la utilización de la hidroelectricidad como fuerza motriz para las nuevas industrias fue el desen-

3. Sobre las actividades económicas cabe destacar el libro de ODRIOZOLA OYARBIDE; ARRIZABALAGA MARÍN, 2003.

cadenante de los profundos cambios que se produjeron en Aginaga. De esta manera, tanto el desarrollo urbano como el industrial propiciaron la degradación de los sistemas acuáticos y el deterioro de la calidad del agua fue tal, que influyó directamente en el modo de vida de sus habitantes, y ellos, al igual que hicieron los de otras partes del País Vasco tuvieron que acoplarse a estos nuevos cambios. Pero vayamos por partes, primero conviene ver cómo era el modo de vida del caserío como unidad familiar antes de la industrialización para ver después lo cambios que se sucedieron.

3. MODOS DE VIDA EN AGINAGA

Se dice que Aginaga es el prototipo de barrio rural. Esto es cierto, pero también hay que mencionar que dentro de esa sociedad tradicional no todos sus habitantes vivían del mismo modo. Algunos caseríos disponían de bastantes y buenos terrenos para cultivar y apenas pescaban, en otras familias varios de sus miembros incluso se marcharon fuera a trabajar y en cambio, en otras, debido a los malos cultivos y al poco ganado, dedicaban casi todas las noches a pescar angulas y era de esta actividad de la que vivía todo el grupo familiar.

3.1. Las labores en el caserío y en el río

Tal es la unión que se da en Aginaga entre el caserío y el río que es imposible hablar de las distintas actividades por separado. Pero con la llegada de la industrialización, enseguida se produjeron los cambios. Algunas familias apartaron la producción del caserío y buscaron trabajo en las nuevas fábricas que necesitaban mano de obra. Aunque en la mayoría de los casos se compatibilizaron ambos modos de vida, el trabajo en la industria con el trabajo del caserío. El caserío Uriberrí (Foto nº 3) es un buen ejemplo de ello. La familia Bereciartua colaboraba al completo en todos los trabajos de la casa. Al no disponer de suficientes tierras, tenían que cruzar al otro lado del río para ir a cortar la hierba para poder dar de comer al ganado, otras veces se pasaba al ganado y se dejaba que pastase allí. Además, para la pesca en el río había que tener preparadas bastantes herramientas en las que todos los miembros debían participar, por ejemplo las mujeres hacían *kordas*, que son unas cuerdas en las que se insertan gusanos para poder pescar con ellas anguilas, etc.

Si algo tienen los trabajos del caserío es que nunca faltan, y por ejemplo, José Miguel Bereciartua tras finalizar sus estudios de Delineación en la Escuela Profesional de Hernani comenzó a trabajar en una empresa de transportes en el camión. Pero aunque debía madrugar bastante para comenzar su jornada laboral con el camión, lo compatibilizaba con el trabajo en el caserío y con la pesca, ya que muchas veces se pasaba toda la noche pescando angulas en el río.

Sin embargo, pese a que el río ha formado parte de su vida, llama bastante la atención que las gentes de Aginaga no se consideren *arrantzales* sino más bien caseros que dependen del curso del río para todo. Hay que destacar que la mayoría de los caseríos que se localizan en los lados del río no

han contado nunca con demasiados terrenos para cultivar, y debido a que la producción ganadero-agrícola vasca ha sido siempre deficitaria en beneficios, muchas familias buscaron en el río otra alternativa tanto para alimentar a la familia como para poner otros productos en venta. Tampoco hay que olvidar que cuando había temporal (*ujala*), el río se tornaba en una riada de gran caudal que arrastraba y destrozaba todo cuanto encontraba a su paso (embarcaderos, cosechas, animales, etc.). José Miguel Bereciartua, que se emociona al hablar de la vida en el caserío familiar *Uriberri*, cuenta que éste era un mal caserío, se refiere con ello a que apenas tenía tierras para cultivar. Pero en cambio sí tenían bastantes gallinas y conejos y también algo de ganado, que pasaban al otro lado del río para que pastara. Pero el río les jugó más de una mala pasada y en alguna ocasión tuvieron que salir del caserío empleando sus embarcaciones.

Además dependían del río directamente para todo tipo de trabajos, como es el caso de la tala de la madera en los bosques al otro lado o para sacar arena del fondo, una materia muy demandada por el sector de la construcción. Todo ello no habría sido posible sin un medio de transporte adecuado al medio y a su función.



Foto nº 3. Fachada del caserío *Uriberri*.

3.2. La construcción naval

Hablar de Aginaga es hablar de astilleros (*istillauak* o *ontziolak*), de carpinteros de ribera (*ibaietako arotzak*), de la pesca de la angula (*txitxardina*), de los areneros, los remeros, y de un largo etcétera. Pero todas estas actividades no hubiesen sido posibles sin una herramienta para navegar: las embarcaciones fluviales. Tal y como cuenta Marcelino Bereciartua en una entrevista realizada por Javier Pikabea en 1997⁴, en cada caserío había al menos una embarcación fluvial y había familias, como la suya, que disponían de hasta cuatro embarcaciones.

3.2.1. Las embarcaciones fluviales tradicionales

Tal y como anteriormente se ha adelantado se utilizaba esta vía fluvial para todo tipo de trabajos y cada labor exigía un tipo de embarcación fluvial adaptada a su función. De esta manera la embarcación podía ser de tres tipos: ala, chalana o gabarra.

3.2.1.1. Tipos y funciones

Estos tres tipos de embarcaciones fluviales tradicionales vascas son de tipología bastante parecida: su fondo es plano, tienen la popa y la proa cuadradas, y tienen gran flotabilidad, estabilidad y poco calado. Pero hay algunas diferencias, de esta manera, la *gabarra* es una embarcación de tamaño grande, con quilla, con cubierta o sin ella, dedicada al transporte de mercancías o de personas y que también puede dedicarse al cabotaje. Por su parte, la *chalana* (*txanela* en euskera) es una embarcación pequeña (para un máximo de tres ocupantes), sin quilla, utilizada para cruzar ríos o realizar pequeños desplazamientos en los puertos. Y por último, algo mayores que éstas, aunque de características semejantes son las *alas*, que suelen dividirse en dos grupos: *ala-txikiak* (pequeñas) y *ala-haundiak* (grandes)⁵.

Estos tres tipos de embarcaciones comparten las siguientes características:

- a) Su fondo es plano para fondear fácilmente.
- b) Son embarcaciones de carga (de personas⁶, animales o mercancías).

4. PIKABEA AIZPURUA, J., 2005; p. 38.

5. Sobre el tema de las embarcaciones fluviales son imprescindibles los estudios de Antxon AGUIRRE SORONDO y Juan Antonio APRÁIZ ZALLO.

6. Cuando José Miguel Bereciartua cumplió los nueve años comenzó a trasladar a trabajadores (que se dedicaban a la tala de árboles en el bosque) de un lado al otro del río en una *ala-haundia* (ala grande). Con esta labor se ganaba un buen sueldo ya que debía llevar y traer a los trabajadores varias veces cada día, ya que éstos regresaban a comer a sus casas. Cada obrero le pagaba una peseta por semana y el encargado un duro, lo que por entonces era bastante dinero y le permitió ayudar en la economía familiar.

- c) Se impulsan con una larga pértiga (llamada *polaina* o *agia*) o un remo.
- d) Carecen de altura (puntal), dado que en su medio de trabajo –ríos o puertos– no se dan grandes corrientes.

José Miguel Bereciartua cuenta que una gran gabarra solía llegar hasta el caserío Mapil cargada hasta el tope de arena que se descargaba en unas carretillas para su posterior traslado. También comenta que el ala pequeña era la mejor embarcación para la pesca de la angula y que era muy fácil de manejar una vez controlada la técnica “con la polaina” (*polainean*). Y por el contrario, que para el traslado de el ganado de un lado del río al otro la más adecuada era el ala grande, ya que por su mayor dimensión soportaba mejor los movimientos del ganado, que una vez casi volcó una embarcación que manejaba él mismo junto con su tío.

Los habitantes de Aginaga recuerdan con nostalgia el gran movimiento que había en el río Oria y en sus astilleros, como es el caso del famoso astillero de Mapil, que antiguamente construía naves incluso para la Corona. El panorama ha cambiado radicalmente en las últimas décadas y hoy en día apenas se puede observar alguna embarcación tradicional amarrada en el embarcadero (*alagunia* o *alatokia*) de Aginaga. José Miguel Bereciartua recuerda muy bien cómo su abuelo y su tío trabajaban construyendo alas para otros caseros del barrio, y cómo en su casa su padre salía a las noches a pescar angulas y llegaba a veces con la caja a rebosar. Los Bereciartua fueron muy buenos constructores de embarcaciones que incluso viajaron a Asturias para realizar encargos de gabarras, teniendo que pasar largas temporadas lejos de casa, por lo que vemos que era un sector que estaba bastante profesionalizado. Él aprendió a construir embarcaciones viendo cómo lo hacían su tío y su abuelo, y el ala que se ve en la fotografía es obra suya (Foto nº 4). En la actualidad conserva dos alas, ésta y la otra que puede verse en la foto nº 5, que tras el último temporal (*ujala*) quedó semihundida en el río y está un poco deteriorada, tal y como puede apreciarse.

3.2.1.2. Fabricación

La construcción de estas embarcaciones la llevaban a cabo los carpinteros de ribera en las gradas de los astilleros. Se construían a la manera tradicional, en madera (cortada en bosques de la zona), utilizando técnicas tradicionales que estaban en constante evolución.

Los astilleros ribereños tradicionales vascos no eran sino una simple grada inclinada provista de dos raíles sobre los que se desplazaba un carro sobre el que se construía el barco. Recubierta por una simple tejavana de madera construida por los propios carpinteros, muchas veces no tenían ni siquiera paredes que los protegieran de las inclemencias del tiempo. El propio José Miguel Bereciartua construyó su embarcación en un astillero más que rudimentario: aprovechó la altura de dos arbustos paralelos, que tapó con un plástico para resguardarse de la lluvia mientras terminaba su trabajo.



Foto nº 4. Una de las alas de José Miguel Bereciartua, con la polaina y la esponja para achicar el agua en el interior, la construyó hace unos diez años.



Foto nº 5. Las dos alas en el embarcadero del caserío *Uriberrí*.

Lo cierto es que no se conoce demasiado sobre la construcción de estas embarcaciones, ya que la producción de los astilleros de ribera estuvo enfocada a la construcción de barcos de mayor envergadura. Gracias a estudios como los de Lourdes Odriozola Oyarbide, conocemos un poco mejor la cantidad de alas y gabarras que se construyeron pero tal y como ella misma recoge:

[...] los astilleros guipuzcoanos orientaron su producción a satisfacer la demanda de efectivos para la Carrera de Indias, el comercio de larga distancia... las pequeñas embarcaciones utilizadas en el cabotaje, el transporte fluvial y la pesca de bajura, ocuparán un lugar casi testimonial en la producción total de la industria naval guipuzcoana⁷.

Aunque en el antiguo puerto de Mapil apenas queda rastro alguno de las actividades que se llevaron a cabo en el pasado, sí que sobreviven algunos indicios que ayudan a imaginar cómo pudo ser este lugar. En las fotos nº 6 y nº 7 se ve, por un lado, la entrada desde el río hacia el puerto y, por otra parte, el punto final donde se descargaba la arena y el lugar donde se construían las embarcaciones. Justo enfrente de este lugar está hoy en día la carretera general que va hacia Usurbil.



Foto nº 6. Vista de la ría desde el segundo piso del caseiro Uriberrri. Con una flecha negra se señala la entrada al antiguo puerto de Mapil.

7. ODRIOZOLA OYARBIDE, 1998; p. 15.



Foto nº 7. El antiguo puerto de Mapil se localizaba en el lugar que se ve en esta fotografía. En el lado izquierdo se aprecia una de las fachadas del reformado caserío de Mapil.

3.3. La pesca de la angula

Sin embargo, no se puede hablar de Aginaga sin comentar con mayor profundidad el tema de la pesca de la angula. La industrialización causó muchísimos cambios en la sociedad, y uno de los que más afectó a los habitantes de Aginaga fue una causa indirecta de la industrialización, el nivel de contaminación del agua debido a los vertidos de las distintas industrias, como fue el caso de las industrias papeleras de Tolosa. Pero antes de esto, el río Oria era un río de una fauna y flora de gran riqueza. Hubo un tiempo en que se podía pescar de todo: angulas, anguilas, quisquillas, truchas, salmones, escallos, barbos, loinas, etc., pero si por algo es conocido Aginaga es por la fama que adquirieron sus angulas.

La angula es la cría (alevín) de la anguila, que se reproduce en el mar. Sus larvas llegan a la costa, sufren una metamorfosis que las convierten en angulas y penetran en los estuarios. Siguen el viaje río arriba hasta finalizar su proceso de crecimiento, momento en el cual bajan por los ríos y se encaminan al Mar⁸.

Esta modalidad de pesca se practica de noche ya que cuando hay luz las angulas se mantienen escondidas, pero al anochecer comienzan a ascender río arriba aprovechándose de las pequeñas corrientes del río.

8. URRIZALKI, I., 2007; p. 36.

Para la pesca de la angula se utilizaban diversas técnicas:

- El de la baya o salabardo (foto nº 8), manejado desde la orilla o *kalalekuak* (especie de escalinata localizada en la orilla del río desde la que se pesca) mediante la técnica del arrastre.



Foto nº 8. Un salabardo con unas pequeñas boyas que favorecen su flotación.

- El de la baya (foto nº 9) manejada desde un ala en movimiento.



Foto nº 9. Una baya cuadrada entre otros instrumentos para la pesca.

- El del ala fija en un punto del río mediante el sistema de la *atoya*.

José Miguel Bereciartua comenzó a trabajar con su padre muy joven, concretamente cuando tenía siete años, ayudando a pescar angulas con el ala en la modalidad que se llama *atoyian*, en la que se utiliza una herramienta (foto nº 10) que se denomina *atoya* y que es una manivela con la que se levanta la red que ha estado en el fondo del río.



Foto nº 10. José Miguel Bereciartua manejando la atoya.

Para la pesca mediante el sistema de la atoya el ala debe estar fijada al fondo mediante un sistema de anclaje en el que se emplea el *pondua* o *pondo-totxua* (foto nº 11), que es una herramienta de hierro dentado que tiene aproximadamente 70 kilos de peso.



Foto nº 11. *Pondua* o *pondo-totxua*.

La pesca de la angula fue el sustento de muchas familias hasta mediados del siglo XX. Fue un trabajo que exigía bastante sacrificio ya que al desarrollarse por la noche, implicaba cierto peligro y además como al hacerse a la intemperie era un trabajo a veces muy incómodo. A modo de anécdota recuerda José Miguel Bereciartua lo que les sucedió a su padre y a su tío mientras pescaban angulas la noche de un domingo. Éstos trabajaban cuando apareció el bertsolari Gaztelu que regresaba a su casa después de una cena, sobre las dos de la mañana. Éste les cantó un *bertso* desde un camino que pasaba sobre el río, que decía así:

*Jendiak badauka arriskatu nahia
txitxardinarengaitik uzten dute ohia.
Hola santifikatzen hal dezute jaia
kalatzen dezute baina utzik dator baya.*

Traducido al castellano:

*La gente ya tiene ganas de riesgo
por las angulas dejan la cama.
Así santificáis la fiesta
caláis pero la baya viene vacía.*

3.4. Venta de la angula

En Gipuzkoa ha existido una gran tradición angulera. En la zona del Oria, ésta era una especie que se conocía bien y que se pescaba de toda la vida, pero la demanda de este producto no se disparó hasta principios del siglo XIX. En las ciudades como San Sebastián o Bilbao, la creciente clase media demandaba productos nuevos y exclusivos (también en el sector alimenticio) y en cuanto algunos restaurantes comenzaron a ofrecerlo en sus cartas se produjo un incremento de su precio. Éste era un nuevo mercado que se podía aprovechar, debido al alto precio que alcanzaban las angulas en el mercado, los “anguleros” del Oria vieron que aquello podían utilizarlo para obtener así unos notables ingresos.

Como en cualquier otro negocio, la red clientelar era la clave para sacar al mercado el producto. José Miguel Bereciartua comenta que él tuvo bastante suerte ya que tenía los que antes habían sido clientes de sus padres, lo que le facilitó mucho el trabajo, al menos al principio, ya que cuando comenzó la crisis, él mismo tuvo que buscar clientes nuevos. Se vendían tanto angulas como anguilas, ya que éstas últimas eran muy apreciadas en las zonas de Zaragoza y La Rioja. Y se vendían tanto a individuos concretos como a restaurantes. José Miguel cuenta que lo más duro era andar llamando a las puertas ya que cuando la cantidad de la pesca descendió los precios subieron tanto que muchos clientes de confianza ya no podían competir en el mercado, por lo que dejaron de comprar. Y los propios anguleros tuvieron que idear métodos para poder guardar lo que pescaban para ir poniéndolo en el mercado cuando les interesaba, jugando con los precios. Para esto se instalaron en muchas cuerdas de los caseríos pequeñas piscifactorías (fotos nº 12 y nº 13) de reducido tamaño para poder conservar vivas las angulas.

El producto se pagaba tan alto que las familias de Aginaga lo vendían todo. No consumían angulas, ya que suponía perder bastante dinero, pero José Miguel Bereciartua menciona que sí era bastante corriente organizar alguna comida especial en alguna sociedad gastronómica, para cocinarla y comerla junto con los amigos.



Fotos nº 12 y nº 13. Depósito para las angulas, que se mantenían vivas con un rudimentario sistema de oxigenación y cambio del agua.



3.5. El empleo en las distintas empresas de la zona

Hasta el comienzo de la época de la industrialización, la industria tradicional de Usurbil la formaban las herrerías, las fábricas de anclas y de navíos, que se aprovechaban para su producción de la abundancia de madera en los bosques de Usurbil. Destacaban los astilleros de Mapil en Aginaga que fabricaban siglos atrás buques para la Armada española.

Junto con la industrialización, la cuenca del Oria se llenó de industrias y áreas residenciales, debido al crecimiento demográfico experimentado entre las décadas de 1940-1980, cuando la población de Gipuzkoa se multiplicó por 3,5⁹.

En 1934 se instaló en Usurbil la empresa de neumáticos franceses *Michelin*, que se construyó entre los términos municipales de Usurbil y Hernani, muy cerca del entonces barrio de Hernani, Lasarte. Alejada unos 3 km de Usurbil, la fábrica dio trabajo a muchos habitantes de Aginaga, pero no contribuyó a cambiar radicalmente el carácter del pueblo; mientras que Lasarte sí que creció a la sombra de *Michelin* y pronto se transformó en una pequeña ciudad de casi 20.000 habitantes. En Usurbil la empresa de mayor peso en la economía local era *Ingemar*, que todavía se dedica al corte y pulido de mármol y granito. Otra de las empresas importantes para la zona fue *Brunet y Cía*, una fábrica de hilados y tejidos que se instaló en Lasarte-Oria en 1848. La fábrica alcanzó gran importancia llegando a finales del siglo XIX a emplear más de 400 trabajadores. A todo esto hay que sumar la cercanía de San Sebastián que, como ciudad que precisaba de una importante cantidad de trabajadores, actuó como un imán para bastantes habitantes de Aginaga. El propio José Miguel Bereciartua lo menciona, cuando comenta que cuando él era joven, en el pueblo no había otra cosa,

[...] o se iba a trabajar a *Michelin* el que podía, o a *Ingemar*, porque el trabajo en su caserío era tan malo que intentaban tener menos ganado y obtener más del río.

4. LA CONTAMINACIÓN DEL RÍO ORIA

El río Oria es la arteria principal de Gipuzkoa y durante la industrialización ha sufrido una gran contaminación como consecuencia de la localización de las fábricas a su alrededor, como es el caso de la industria papelera de Tolosa.

En el siglo XX, hacia 1950, publicaciones como la revista *Munibe* (Revista Científica de la Sociedad de Ciencias Aranzadi) recogen testimonios que indican una caótica situación en cuanto a la calidad del agua en Gipuzkoa. Utilizan términos como “carácter nauseabundo”, “aspecto sucio y negro”, “río-cloaca” y “vergüenza pública” para referirse al estado de la cuenca del río Oria (y también del Deba)¹⁰. El propio José Miguel Bereciartua lo verifica al decir que

9. URRIZALKI, I., 2007; p. 20.

10. *Ibid.*; p. 102.

[...] durante la época de las papeleras el agua solía estar negra como el café y durante algunos años no se pudo pescar nada. El río ha estado largo tiempo como podrido y ahora, por lo menos, algo están haciendo. Muy poco a poco, pero bueno, mientras se haga algo, mejor para todos.

Antes, todos los desechos urbanos e industriales se vertían al río, sin ningún tipo de tratamiento descontaminante y la situación aún empeoró más a finales de la década de 1970, momento en el que comenzaron a hacerse análisis del agua y se vio que el río Oria presentaba un nivel de contaminación extremo, que era totalmente incompatible con la vida de la mayor parte de las criaturas acuáticas¹¹. Esta situación causó una ruptura del modo de vida de muchas familias de Aginaga, que tuvieron que buscar nuevas alternativas económicas, como, por ejemplo, empezar a trabajar en fábricas como *Ingemar* o *Michelin*. Paradójicamente empezaron a trabajar en las mismas fábricas que vertían sus residuos al río y que habían imposibilitado tanto la pesca de la angula como otras funciones derivadas de ello, como la utilización de la arena del fondo del río como abono para sus tierras.

Algunos factores contribuyeron a que desde 1980 la situación comenzase a cambiar:

- La puesta en marcha de proyectos de saneamiento de aguas, como las depuradoras.
- La crisis industrial de las décadas 1980-1990, que afectó a algunos sectores, en especial a la industria papelera.
- El cambio de política dentro de las empresas en cuanto a su responsabilidad respecto a los residuos que creaban, que comenzaron a instalar depuradoras.

5. LA SITUACIÓN ACTUAL

El río Oria está dejando de ser un problema medioambiental para convertirse en un río vivo. Pero aunque en los últimos años, debido a la desaparición de papeleras y a la instalación de depuradoras, tanto la calidad físico-química como la biológica del agua ha subido notablemente, ésta aún resulta notablemente mejorable.

A pesar de que la situación del río ha mejorado, ahora están surgiendo algunos problemas que antes, con la grave contaminación, quedaban en un segundo plano, y que son los diques que se han construido en el puerto de Oria y que impiden que entren las olas y limpien el fondo del río tal y como ocurría anteriormente. José Miguel añade:

Las angulas necesitan que el agua esté muy limpia y tal y como está ahora el río, que parece un charco lleno de barro, las angulas no entran río arriba.

11. *Ibid.*; p. 103.

La angula necesita agua limpia y que haya sido removida por la acción del mar, las corrientes y las tormentas (*ujalak*). Siendo este el panorama actual, vemos que en las últimas tres décadas el número de pescadores de angula en el País Vasco ha descendido sensiblemente, de la misma manera en que han disminuido las capturas. Tal y como dice José Miguel Bereciartua “si no hay pescadores es porque casi no hay angulas”. Debido a causas, como es el caso de la masiva pesca de las angulas durante décadas, la cantidad de alevines que llegaban a la edad adulta con capacidad para reproducirse se redujo tanto que la angula ha sido catalogada como pez en peligro de extinción. Después el estado de las aguas tampoco ayuda a que la situación mejore. El descenso de la cantidad de angulas es un hecho y al respecto comenta José Miguel Bereciartua que cuando él era joven, la angula se pescaba fácil y que lo normal era pescar en una noche diez docenas de kilos, algo que ahora mismo sería imposible.

Para el control de la especie, AZTI-Tecnalia creó en el año 2001 un proyecto¹² para el estudio de la angula que se denomina *Indicang*. En el País Vasco el estudio se centra concretamente en la cuenca del río Oria. El proyecto pretende organizar a escala europea el seguimiento de la angula.

6. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se obtienen de este estudio son varias:

- Alas, chalanas y gabarras fueron usadas de forma intensiva en el pasado para la pesca y para el transporte de materiales, animales y personas, en cambio en la actualidad las embarcaciones fluviales tradicionales, están en peligro de desaparición.
- Aginaga se transformó con la industrialización, pasó de ser un pueblo típicamente rural dedicado a actividades agrícolas y ganaderas a tener una población con una gran cantidad de habitantes trabajando en las industrias.
- La construcción de embarcaciones a la manera tradicional ha tenido en la historia de Aginaga gran importancia pero debido a la caída de la pesca y a la introducción de embarcaciones construidas con materiales más modernos, las carpinterías de ribera, como la que hubo en Mapil, han desaparecido.
- La contaminación del río Oria, producida por las industrias diseminadas por el caudal que vertían sus residuos, fue una catástrofe para los anguleros que no pudieron pescar nada durante años y tuvieron que buscar nuevas fuentes de ingresos.

12. *Ibid.*; p. 131.

- Son necesarios los estudios etnográficos relacionados con este tema ya que constituyen el único medio para conservar el conocimiento de estas formas de vida. Estudiar este patrimonio cultural (las embarcaciones fluviales de nuestras rías), es el primer paso para su preservación.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes orales

José Miguel Bereciartua (Aginaga, 1950).

Bibliografía

AGUIRRE SORONDO, A. "Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa". En: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4. Donostia-San Sebastián: Untzi-Museoa-Museo Naval, 2003; pp. 639-649.

FERNÁNDEZ ROMAN, Emilio. *La pesca en el río. De la A a la Z*. Colección Biblioteca Tutor de Pesca, 1994.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L. "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII". En: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2. Donostia – San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, 1998.

—; ARRIZABALAGA MARÍN, S. *Ur eta lur. El agua que nos une*. Ed. Nerea, 2003; pp. 112-120.

PIKABEA AIZPURUA, J. *Aginaga. Errioko jarduerak eta bertako hiztegia*. Colección Lankidetzan, nº 37. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2005; p. 38.

URRIZALKI, I. *El agua en Guipúzcoa. Directrices*. Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para el Desarrollo Sostenible, 2007.

ZAPIRAIN, D. *Usurbil. Iraganari Begiratzuz. Ekoizpena*. Usurbilgo Udala, 2001.

