

HONDARTZAILEAK: LOS ARENEROS GUIPUZCOANOS

Antxon Aguirre Sorondo

INDICE

AGRADECIMIENTO

INTRODUCCIÓN

LOS ARENEROS U HONDARTZAILEAK

- Areneros del Urumea
- Areneros del Bidasoa
- Areneros del Oria
- Areneros del Urola
- Areneros de Deba
- Censo general

LAS EMBARCACIONES

- Clases y funciones
- Partes de una gabarra
- Accesorios
- Reparaciones y Conservación
- Los constructores

DESCRIPCIÓN DEL OFICIO

- Zonas de trabajo y puertos
- La jornada del arenero
- Alimentación
- Vestimenta
- Seguridad laboral
- Permiso de Arena

LOS PRODUCTOS: CLASES DE ARENA Y GRAVA

- Tarifas

OTRAS ACTIVIDADES Y OCIO

- Pesca
- Hallazgos
- Fiesta Patronal
- Apuestas
- Deporte

GLOSARIO

AGRADECIMIENTO

Deseo hacer constar al comienzo de la obra mi sincero agradecimiento a los areneros guipuzcoanos y a sus familiares

por abrirme sus casas, aportarme todos los datos, las fotografías y otros recuerdos entrañables, y mostrarme así una extraordinaria confianza en mi proyecto sin siquiera conocerme.

De no ser por ellos hubiera sido imposible confeccionar este trabajo y, por tanto, es justicia considerarlos co-autores del mismo.

INTRODUCCIÓN

Han pasado ya algunos años desde el día en que, investigando en el Archivo Municipal de Hernani, encontré abundante documentación sobre el antiguo puerto fluvial del Urumea en jurisdicción de esa villa.

Así fue como inicié la recopilación sistemática de todo el material relacionado con el río Urumea. Paralelamente, he ido poco a poco visitando a personas y familias que, de una forma o de otra, han vivido de y para el Urumea: carpinteros de ribera, *txaneleros* o gabareros que pasaban gente y productos de una orilla a otra, lavanderas, pescadores y areneros.

Lo apasionante de sus relatos y tantos aspectos para mí inéditos como iban apareciendo en el curso de nuestras entrevistas me animó a profundizar en el tema. A partir de 1988 hice acopio de datos sobre los areneros primero del Urumea y después de otros ríos guipuzcoanos.

Fruto de esta investigación de campo es el presente texto, que el autor se propone ir ampliando en lo sucesivo con otras aportaciones sobre la vida en los ríos de nuestro territorio.

LOS ARENEROS U HONDARTZAILEAK

NOTA PREVIA: Las edades que atribuimos a los areneros (aspecto siempre importante en un trabajo de estas características) pueden no ser siempre exactas y de hecho sospechamos que se habrán deslizado ciertos errores a tenor de las respues-

tas dubitativas que en algunos casos recibimos de los más veteranos informantes.

Ponemos entre paréntesis las iniciales de los areneros o familiares a quienes debemos los diferentes datos que se recogen en las siguientes páginas, así como la fecha de la primera entrevista realizada.

ARENEROS DEL URUMEA

José Cruz Sagarzazu

JOSÉ CRUZ SAGARZAZU fue gabarrero desde chaval, como su hermano PRASKUELO.

Casó José Cruz con Manuela Iruretagoyena, natural de Zizurkil. Vivían en el Caserío Txomin-enea del barrio donostiarra de Martutene.

Tuvieron ocho hijos:

JOSÉ SAGARZAZU IRURETAGOYENA, nacido en 1913 y fallecido en 1982, que también fue gabarrero.

IGNACIO (1918-1987), gabarrero.

Juanita (1915-1979). Su esposo, ANTONIO LAURGAIN, era gabarrero (ver ficha a continuación).

Josefa, falleció con 18 años y sin descendencia.

Una niña, Generosa, y otros tres varones murieron de niños.

Del matrimonio entre José Sagarzazu Iruretagoyena y Dominica Alberdi Iciar (Zumaya, 1917) nacieron seis hijos: José Cruz (1946), Manolo (1948), Rosa (1950), Antonio (1952), M^a Carmen (1957) y Juana (1959).

Su hermano Ignacio casó con Lorenza Zaldúa, de Hernani. Ocho hijos: Ignacio, Juan José, Francisco, María Concha, Justi, Juanxo, José Luis y José Angel.

Tanto José Cruz, el padre, como sus hijos alternaban las labores de gabarra con el cuidado de las huertas y animales de su Caserío Paskualdegi.

Murió José Cruz Sagarzazu de un ataque al corazón mientras descargaba arena de su gabarra.



José Sagarzazu Iruretagoyena (hacia 1960)

Su hijo mayor, José, se inició en el oficio a los catorce años de edad como ayudante de Cándido Aramburu, y más tarde de los hermanos Gorriti.

A estos últimos adquirió, hacia 1962, una gabarra con el propósito de independizarse pero, para su desgracia, pocos meses después, un día de tormenta, se hundió bajo el puente de hierro de San Sebastián. Ni corto ni perezoso, el emprendedor José compró otra a los Gorriti. Apenas pudo amortizarla, pues al año se partió en dos a consecuencia de una embestida del mar junto al puente del Kursaal. Perdió, pues, en un par de años dos gabarras, y eso le hizo desistir: desde entonces dejó las gabarras y se dedicó a trabajar *en seco*, un tiempo como cantero y otro como caminero.

A pesar de que fue un joven muy deportista (remaba en la trainera del *Loyolatarra* con la que participó en 17 regatas, la última el año 1946), sufría de los bronquios, dolencia que él achacaba a su pasado gabarrero. Falleció como consecuencia de un accidente laboral.

Ignacio Sagarzazu Iruretagoyena aguantó todavía menos que su hermano. A los 40 años, en 1958, dejó las gabarras y entró a trabajar en la empresa Lizarriturri y Rezola.

INFORMANTES: Dominica Alberdi, viuda de José Sagarzazu, y su hijo José Sagarzazu Alberdi (*JSI*) (entrevista del 6-II-89).

Antonio Lurgain (1920-1978)

Entró muy joven de aprendiz o *morroi* en el Caserío Txomin-enea con José Cruz Sagarzazu y sus hijos.



Antonio Lurgain hacia (1963)



Ignacio Lurgain

Desposó con la hija mayor de José Cruz, Juanita, y se trasladaron a vivir a una vieja casa, hoy desaparecida, que había junto a la parroquia de Loyola. Nueve hijos nacieron de su unión: IGNACIO LURGAIN SAGARZAZU (nacido en 1942), también gabarrero; José Antonio (1945), casado y con tres hijos; José Luis (1947), casado y con dos hijos; Juan Antonio (1949), casado y con dos hijos; Eulalia (1953), casada, tres hijos; Pili (1955), casada y madre de tres hijos; y otros tres que murieron a temprana edad.

Además de la gabarra, que adquirió en 1952 a Víctor Sarasola por 50.000 pts., Antonio Lurgain se empleaba en todo lo que le salía, que frecuentemente era ayudar a los vecinos en las faenas del campo.

Su hijo Ignacio, alias *Txampa*, empezó con apenas 12 años a trabajar en la draga de los socios Pedro Echeverría y Cándido Aramburu. Su puesto estaba en la tajadera, que es la rampa de descarga de arena desde la gabarra al *katxo* o lanchón de carga de arena.

Más adelante padre e hijo adquirieron su propia gabarra, aunque la que siguió utilizando Ignacio pertenecía a los dueños del Caserío Goikoenea de Astigarraga. Vencido por el agotador y poco rentable oficio, cumplidos 18 años lo dejó para dedicarse a la pesca de bajura. A los 31 obtuvo licencia como comerciante de pescado y hasta la fecha sigue de forma independiente con este negocio.



Pedro Echeverría

INFORMANTE: Ignacio Lurgain, alias *Txampa* (entrevistado el 2-I-89) (IL).

Pedro Echeverría Echave (1894)

Nació en el Caserío Loja-berri de Deba (antiguo almacén de carbón).

Casado en primeras nupcias con Carmen Goicoechea, del Caserío Jáuregui de Astigarribia (Mutriku), a los seis años de casados tuvieron una niña pero murieron madre e hija.

En 1934 contrajo matrimonio con Felipa Casares Lopetegui, nacida en 1903 en el Caserío Cristobaldegui del barrio de Martutene (San Sebastián). Su única hija, Carmen, les dio dos nietos —Arantxa y Jon Kepa— de su matrimonio con Juan José Gorriti.

Fue PEDRO ECHEVERRÍA ECHAVE en 1922, con 28 años de edad, maestro de obras en la construcción de los cuarteles del barrio de Loyola de la capital guipuzcoana.

Pasó luego a trabajar como conductor de camiones con los ya mencionados hermanos Gorriti, que por entonces tenían dos vehículos y otras tantas gabarras. Entre 1925 y 1937 se asoció con Cándido Aramburu para abrir la cantera de Sardina, en la barriada de Txomin-Enea. Contaban con dos cuadrillas de operarios y seis camiones, cinco de los cuales les fueron confiscados al estallar la guerra. Por aquel entonces un operario que trabajara duro en la cantera ganaba 12 pts./día, y después de la guerra 10,25 pts./día.

En el año 1937 arriendan entre Cándido Aramburu, José Antonio Salaberría y el propio Pedro la cantera de Santa Bárbara de Hernani. La explotaron por espacio de veinte años, y a la disolución de la sociedad Cándido siguió con la cantera, en tanto que Pedro se quedó con las cuatro gabarras y la draga que hasta entonces tenía Aramburu.

Pasados tres años puso una *chupona* en el Urumea que adquirió en Hondarribia por unas 100.000 pts. y vendió la draga a los hermanos Ugarte de Irún. Para trabajar con la chupona tenía dos grandes *kaxos* y en sus cubiertas sendos orificios por donde se cargaba la arena. Se servía de un tamiz para separar por un lado la arena y devolver por otro el agua al río. En 1964 el Urumea ya no tenía arena suficiente que extraer, de modo que se vio obligado a vender la *chupona* como chatarra y también las gabarras: una se la quedó Construcciones Moyua de Oñati para emplearla en unas obras que por entonces ejecutaban en la isla Santa Clara, y la otra se quedó aparcada junto al Caserío Lopetegui-berri donde acabó —y, comenta, debe seguir aún— hundida.

Era Pedro un excelente barrenero. Varias veces actuó en exhibiciones en el campo de Atocha y en la plaza de toros del Chofre de San Sebastián. Recuerda a este respecto que con sólo 21 años de edad, tres hombres de Eibar visitaron la cantera donde prestaba sus servicios en busca de algún barrenero que



José Ugalde Altuna,
alias *Petritegui* (a la izquierda),
junto a sus hermanos Luis y Juan María

aceptara un reto contra otro de Markina, Bizkaia. Pedro se ofreció y ganó el desafío, envolsándose las 500 pts. (de las de entonces) en juego. Otra apuesta que recuerda muy especialmente es la que le enfrentó a un tal *Moncalvillo de Somorrostro* en el *Desierto* de Barakaldo el primer domingo de febrero del año 1923. Sin haberse preparado para el reto, logró hacerse con las 500 pts. fácilmente. Terminada la prueba, tras darse un masaje de alcohol fue a un bar cercano a tomar café y, para su sorpresa, la dueña en lugar de servirle le instó a que se marchara corriendo por la puerta de atrás si no quería salir malparado, pues los vizcainos aceptaban de muy mal grado que los guipuzcoanos les ganaran en estas lides. Siguiendo su consejo salió a toda prisa hacia Portugalete y de allí en tren a casa. Por aquellas fechas las apuestas consistían en probar quién era capaz de barrenar más profundamente por espacio de media hora. Pedro acudía con varios barrenos, generalmente seis, y se auxiliaba de dos ayudantes, uno para ir añadiendo aceite al agujero y otro para cambiar las barrenas.

INFORMANTE: El propio Pedro Echeverría (*PEE*) (entrevista 27-I-89).

José Ugalde Altuna, alias José Petritegui (1894-1973)

Aunque él nació en el Caserío Erbetegui, muy pronto sus padres se trasladaron a vivir al Caserío Petritegui, ambos a orillas del Urumea en Astigarraga, en donde nacieron sus hermanos.

Contrajo matrimonio con María Arrieta, del vecino Caserío Etxabe. No tuvieron familia.

Poseía JOSÉ UGALDE dos gabarras propias y con ellas bajaba hasta San Sebastián, las cargaba y retornaba río arriba. Dado su corpachón, de más de 100 kilos de peso, siempre hacía gala de un gran apetito. Se cuenta en la familia que cierta ocasión encargó almuerzo y ocho botellas de sidra para él y cuatro amigos. Esa misma noche, cuando en casa le preguntaron quiénes eran los amigos que habían almorzado con él en la gabarra, contestó que no existían, pues todas las viandas eran para él sólo y además nada le había sobrado.

Murió en 1973 a los 79 años.

INFORMANTE: Juan María Ugalde Altuna (nacido en 1904), hermano del anterior (entrevista 29-XII-88).

JOAQUÍN SAN SEBASTIÁN IBARBURU, alias *Joaquín Benartegui* (1897-1982)

Natural del Caserío Benartegui del barrio de Martutene de San Sebastián.

Fueron siete hermanos. Además de él: María, Luis —que murió joven—, Bernarda, Florentino, Agustín y Josefa.

Casó con Caridad Olazabal Amunárriz (1905-1973), de la Venta Santa Agueda (antes ermita con esa advocación) de Beizama. Tuvieron cinco hijos: María Pilar (1926), Manoli (1927), Josefa (1930-1986), Carmen (1931) y Ramona (1945).

Vivían en Martutene, en la ya desaparecida Casa Ancieta-Txiki, y solían dejar la gabarra atada junto al vecino Caserío Cristobaldegui. La gran riada de 1931 dañó gravemente la única gabarra que tenían, de modo que hubieron de comprar otra en Bilbao.

Posteriormente formó sociedad con su hermano Agustín, que a la sazón era empleado de la *Compañía del Tranvía de San Sebastián*. El acuerdo consistía en que Agustín aportaría el dinero necesario para adquirir una segunda gabarra, y los beneficios que de ella se obtuvieran los repartirían a partes iguales entre los hermanos. Esta sociedad, en que uno puso la mano de obra y otro el capital, no gustaba nada a la mujer de Joaquín, Caridad, que nunca entendió porqué si Agustín no trabajaba se tenía que llevar la mitad de los beneficios.

En torno a 1931 entró como asalariado para Ramón Zabalo, empleado del Ayuntamiento donostiarra y cuñado del también gabarrero José Iztueta. Con él estuvo hasta 1940. Desde entonces y durante unos diez años, formó parte del equipo de los hermanos Gorriti del barrio de Loyola.

También en 1940 se trasladó a vivir a Tolosa con toda la familia, por lo que Joaquín debía desplazarse en tren a diario a San Sebastián. Compaginaba este oficio con otros trabajos temporales, como carga y descarga de camiones, estibador en Pasajes o cualquier otra tarea mínimamente remunerada. Eran tiempos difíciles y Joaquín tenía que sacar adelante a cinco hijos.

INFORMANTE: Su hija Manoli San Sebastián (entrevista 3-1-89) (JSS).

Florentino Goicoechea Beobide (1898-1980)

FLORENTINO GOICOECHEA nació en el Caserío-sidrería Altzueta de Hernani.

Era hijo de Pablo Joaquín Goicoechea (natural del mismo Altzueta) y de Francisca Beobide del Caserío Oquendoena de Hernani, y tuvo diez hermanos.

Florentino casó mayor y no tuvo descendencia. A los 18 años entró a trabajar de gabarrero con Ignacio Erdozia, como socio según unos y como patrón según los familiares de Florentino.

Todos los días del año iba a la marea. Para ello se desplazaba en bicicleta al barrio de Loyola para tomar la gabarra, de una capacidad de ocho metros cúbicos, cada uno de los cuales vendía a duro.



Título de la Legión de Honor Francesa
Concedido a Florentino Goicoechea



Florentino Goicoechea con sus medallas de guerra

La arena se recogía por encargo y descargaba al cliente en Loyola, Martutene, Garciategui o Ergobia, según le resultara más cómodo a aquél.

Al estallido de la guerra civil, Florentino atravesó la frontera y se instaló en Francia. Allí todavía viviría otra guerra, la mundial, en la que participó activamente en las filas de la resistencia anti-nazi. Su misión principal consistía en rescatar a los paracaidistas que caían en la Francia ocupada y ayudarles a pasar la frontera para ponerlos a salvo en San Sebastián. A pesar de los muchos peligros que corrió en el curso de esos años, jamás le sucedió nada ni a él ni a ninguno de los hombres que le encomendaron; sólo perdió a uno, que se negó obedecer sus ordenes y cayó apresado por los alemanes.

De él se decía que ayudó a pasar la frontera clandestinamente a la Reina de Inglaterra, llevándola sobre sus hombros para que no se mojara con las aguas del Bidasoa, y al rey Balduino de Bélgica. Sus familiares cuentan que fue convidado a comer al londinense Palacio de Buckingham y, ajeno a la pompa y el protocolo, se personó con su *txapela* puesta, que no se quitó un sólo instante durante la recepción. Cuando sirvieron la comida, como tenía por costumbre, Florentino sacó su navaja del bolsillo y se puso a cortar al estilo tradicional, lo que provocó una sonrisa de la reina, aunque por respeto a su invitado nada dijo.



Ignacio Erdozia y su mujer

En reconocimiento a sus servicios, que salvaron la vida a más de un centenar de resistentes, recibió numerosas condecoraciones del Estado francés.

Su azarosa existencia terminó el 27 de julio de 1980.

INFORMANTE: Pedro Goicoechea Beobide, de 75 años, hermano de Florentino (entrevistado el 30-XII-88).

Ignacio Erdozia MendizabaL (c.1898-1980)

Hacia 1898 nació IGNACIO ERDOZIA en el Caserío Goyaz-Aundi del barrio de Martutene.

Casó con Teodora Iribarren Olano (1903-1978) del Caserío Juantonenea de Hernani. Dos chicas y siete chicos nacieron de este matrimonio: ANTONIO (nacido en 1926) que también fue gabarrero (ver su ficha aparte); Maritxu (1929); José María (1930); José (1932-1973); Juanito (1934); Ignacio (1936); Miguel (1938); Juanita (1940) y Luis (1944).

Siempre trabajó por cuenta ajena. Primero para Florentino Goicoechea, y cuando su gabarra pasó a manos de Cándido Aramburu, que también tenía draga, tanto Ignacio como su hijo Antonio se convirtieron en asalariados de Aramburu. También laboraron para los hermanos Gorriti que, como vemos, en aquellos tiempos eran los grandes empresarios del sector.

Falleció a los 82 años (anecdóticamente, sin aprender nunca a nadar, a pesar de su oficio).

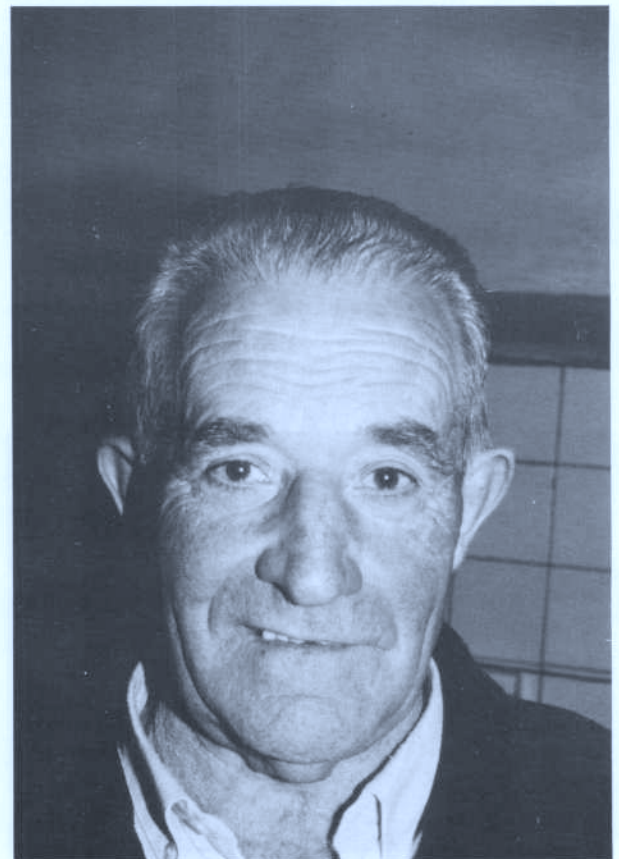
INFORMANTE: José María Erdozia Iribarren (1930), hijo de Ignacio (entrevista 29-XII-88).

Antonio Erdozia Iribarren (1926)

ANTONIO es hijo de Ignacio Erdozia, gabarrero del Caserío Goyaz- aundi del barrio donostiarra de Martutene.

Sus comienzos, con 16 años, fueron al lado de su padre que, como sabemos, trabajaba sacando arena del Urumea para Florentino Goicoechea con un sueldo de 3 pts. diarias. Cuando esa gabarra pasó a manos de Cándido Aramburu, él

fue con ella. Posteriormente prestaría sus servicios en la empresa de los hermanos Gorriti, y cuatro años en la draga y la *chupona* de los Otaño en el Bidasoa. En 1954 se hace cargo de la draga de los Ugarte y ello le obliga a trasladarse a Irún (donde nacerían seis de sus siete hijos). Si a los cuatro años



Antonio Erdozia



José Iztueta

con los Otaño sumamos otros tantos que trabajó para Ugarte y un año más para un tal Echaide, tenemos que al menos nueve largos años de su vida los pasó sobre las aguas del río Bidasoa.

INFORMANTE: El propio Antonio Erdozia Iribarren (entrevista 17-I-89) (AEI).

José Iztueta Iraeta, alias El Txato (1912)

Natural de Ikaztegieta. Ingresó muy joven como *morro* en el Caserío Zamarre del barrio de Loyola. Con 20 años era ya un experto gabarrero del Urumea. Además ayudaba al que entonces era su patrón, Cándido Mayoz, en las labores de su Caserío Atarieder.

Apoiado económicamente por su cuñado Ramón Zabalo, en 1937 compró por 8.000 pts. una gabarra, la misma con la que se jubilaría treinta y un años después.

Salía al río a diario con la bajamar, por lo cual a veces le tocaba trabajar de noche. En las horas que le quedaban libres ayudaba también a los caseros vecinos en las labores del campo o conducía su camión, aunque esto hubo de dejarlo pues no podía competir con los demás transportistas, cuyas tarifas eran cada vez más económicas: "¡Había que dar de comer a una familia!" —explica—.

A su lado trabajaron durante distintos períodos de su vida laboral los también areneros JOSÉ SARASOLA y JOSÉ JIMÉNEZ JIMÉNEZ, alias *Kanallua*, por su origen canario.

Casó con Rosario Echeverría del Caserío Lizardi de Itsasondo (1923), quien le dio cinco vástagos: Lorenzo (1949), Francisca (1951), Gerónimo (1954), Josetxo (1955) y Agurtzane (1959).

INFORMANTE: El mismo José Iztueta Iraeta (entrevista 27-XII-88) (JII).

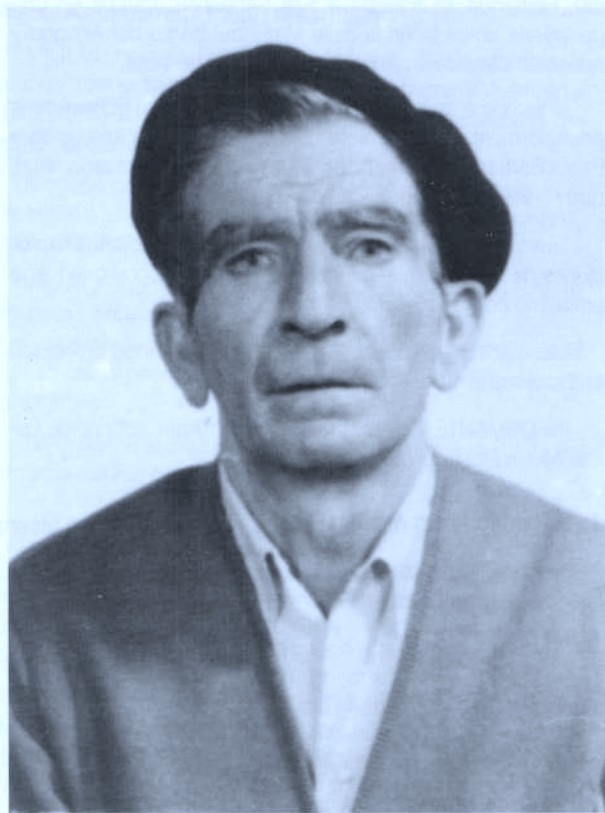
Luken Alkain Elósegui (1919-1991)

La familia Alkain Elósegui, compuesta de ocho hermanos (LUKEN era el séptimo) más su padre Fernando Alkain, afamado *bertsolari*—la madre murió al nacer la última de las hijas—, habitaba en el Caserío Berrasoeta o Berresoeta, en el término municipal de Urnieta, sobre el camino al monte Buruntza y la Ermita del Santo Cristo de Azkoite (hoy el solar está ocupado por un grupo de modernas viviendas).

Abandonó la escuela del pueblo al estallar la guerra civil para ayudar en las faenas de casa, y a la entrada de las tropas nacionales en la villa es llamado a filas. Tras un corto período de instrucción le destinan al frente de Teruel, y posteriormente al de Cataluña-Valencia hasta terminar la campaña.

Para colmo, acabada la contienda le corresponde cumplir el servicio militar ordinario nada menos que en África. Con todo, pasó siete años de su vida vestido de militar.

De vuelta al caserío se ocupa de ayudar en las labores agrícolas, cuidado del ganado y fabricación de la sidra. Al hacerse cargo del caserío por mayorazgo su hermano mayor, luego de una prolongada estancia en un campo de concentra-



Luken Alkain Elósegui (en 1972)



José Ramón Arruti

ción (había combatido con las tropas vascas fieles a la república), Fernando se marcha a San Sebastián: trabaja en una panadería ubicada en la calle Matía del barrio del Antiguo y reside en casa de unos familiares en la Parte Vieja.

Al tiempo empezará como arenero con Pedro Echeverría y posteriormente en la cantera que éste regentaba en el monte Santa Bárbara de Hernani, por lo que volvió a su caserío natal, que no estaba lejos de dicha cantera.

Tras un accidente, producido en una de las diarias explosiones de la cantera, le concedieron la baja laboral que luego empalmó con la jubilación.

Murió soltero, a causa de una larga enfermedad bronquial, en Donostia el 11 de febrero de 1991.

INFORMANTE: Fernando Andonegui Alkain, sobrino de Luken Alkain Elósegui (26-IV-1991).

José Ramón Arruti Arruti (1927)

Nació en Navalcarnero (Madrid) donde su madre pasaba las Navidades en casa de una hermana.

Su familia, compuesta por su padre José Arruti Aristimuño, cestero de Beasain, su madre Rosario Arruti Gorraiz y siete hermanos, vivía en la Casa Lasa del barrio de Loyola.

Permaneció subido a la gabarra durante once años, desde los 18 a los 29, en que ingresó en Talleres Nerecán, y más adelante formó parte de la plantilla del periódico *La Voz de España*, alternando ambos trabajos con el de jardinero.

Estuvo asociado con los hermanos Gorriti, una de cuyas gabarras él utilizaba a cambio de la mitad de los beneficios obtenidos. Hacia 1945 vendía el metro cúbico de arena a 11 pts. La embarcación se guardaba en *Puerto Gorriti*, junto al puente *Antoneko-korrene* (nombres populares de dos lugares de tránsito habitual de los gabarreros del Urumea).

INFORMANTE: El biografiado (entrevista 7-VI-89) (JRA).

Bautista Artola, alias San Juan

Sólo sabemos de Bautista Artola, alias *San Juan*, que fue un gabarrero que murió ahogado en circunstancias que más abajo se explican.

José Miguel Lopetegui

Nació en el Caserío Txomin-enea de Astigarraga. Estuvo casado pero murió sin descendencia.

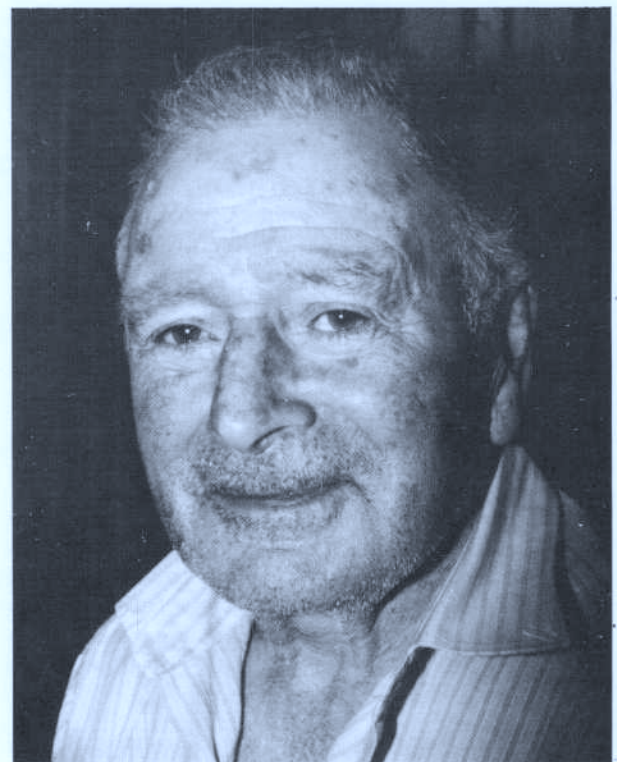
Manuel, alias Zarra

Natural del Caserío Etxeberri del barrio de Loyola. No tuvo descendencia.

ARENEROS DEL BIDASOA

Baldomero Iridoi Iza (1888-1974)

Originario del Caserío Iruanai-enea, fue, al igual que sus hermanos SERAFIN y LUCIANO, gabarrero en el Bidasoa. Del matrimonio de BALDOMERO IRIDOI con Dolores Echaide Martiarena (fallecida en 1919) nacieron sus hijos Constantino (en 1914) y más adelante Evarista.



Constantino Iridoi

CONSTANTINO IRIDOI ECHAIDE también fue ocasionalmente gabarrero. A los 15 años, tras dejar la escuela, empezó a alternar el trabajo en la gabarra junto a su padre con el de las tierras cercanas a su casa.

Fue propietario de varias gabarras, la última construida en un mes y medio del año 1945 por su tío Serafín y un amigo de éste. Pagó por ella cerca de 5.000 pts..

Durante diez años formó sociedad con Pedro Iza y un tal Echaide, por la que cada uno de ellos trabajaba de forma independiente con su gabarra y al final del mes se reunían para repartir a partes iguales las ganancias; sin embargo, cuando alguno de los tres enfermaba y no podía trabajar, tampoco cobraba. A los cinco o seis años, Echaide se separó y en su lugar entró de socio Joaquín Iridoi.

Cumplidos los 55 años de edad, *colgó* la gabarra definitivamente. Casado con Luisa Darceles, tuvieron tres hijos.

INFORMANTE: Constantino Iridoi Echaide (entrevistado el 14-VI-89) (BII).

Florencio Olasagasti Aguirre (1890-1974)

FLORENCIO se ganaba el sustento como gabarrero, pero no sólo gracias a la venta de arena sino también de lo que pescaba desde la gabarra. Es decir, mataba dos pájaros de un tiro. Y no le fue mal.

Con Claudia Echaide Marticorena (1879-1943) fundaron una estirpe de gabarreros como no ha habido otra en Guipúzcoa. He aquí la relación de su descendencia:



Gregorio Olasagasti

PEDRO OLASAGASTI ECHAIDE, gabarrero. Casado y con tres hijos

RUFINO, gabarrero. Ya fallecido. Un hijo de su matrimonio JUSTO, gabarrero. Falleció soltero

Marcelina

Maritxu

EPIFANIO, gabarrero. Fallecido soltero

GREGORIO, gabarrero. Soltero

Otros dos hermanos y una hermana no rebasaron la juventud.

Pero no sólo esto. También el padre de Florencio tuvo el mismo oficio, de quien heredó el gusto por la pesca; y, como luego harían sus hijos y nietos, se ocupaba de las tierras del caserío (aunque aquéllos hubieron de ir poco a poco buscándose otros empleos "para poder vivir").

Poseían una *kabarra* y una *txalanta*, de las que se ocupaba uno de los miembros de la familia mientras los demás laboraban por cuenta ajena. Cogían unos 5 mt.³ de arena o uno menos de grava en cada *kabarra*, que vendían a los hermanos Gorriti a 5 pts./mt.³ indistintamente una u otra.

Habitaron en el Caserío Urbiñenea del barrio Amute de Hondarribia hasta 1943, fecha en que edificaron la Casa Gure Atzegiña en el mismo barrio, junto al desembarcadero de arena de la Amuteko-errixua o ría de Amute, donde aún residen en la actualidad.

INFORMANTE: Gregorio Olasagasti Echaide (entrevista del 5-I-89) (FAO).

Miguel Arruabarrena Iridoi (1895-1987)

MIGUEL nació en el Caserío Tollenea de Hondarribia, y cuando formó familia con Angela Arruabarrena Azaldegui (1902-1975) fundaron su hogar en el Caserío Etxeberri del barrio hondarribitarra de Kosta.

Ninguno de sus hijos ni, por supuesto, sus hijas siguió el oficio del padre: Conchi, Paquita, Vicente, Carmen, Ramona, Francisco, Juanito, Merche y Lupe.

Miguel Arruabarrena tenía su propia gabarra, que dejaba atracada en el barrio de Amute. Allí mismo descargaba y vendía la arena a la vuelta de su jornada de trabajo. En los años treinta ingresó como peón caminero en la Diputación de Gipuzkoa y ahí se jubiló.

INFORMANTE: Su hijo Juan Arruabarrena que vive aún en el mismo caserío donde nació (entrevistado el 6-VI-89).

Ignacio Arburu Mendiburu (1899)

IGNACIO heredó el oficio de su padre JUAN JOSÉ ARBURU (casado con Romana Mendiburu y padres de seis hijos) y de su abuelo JOSÉ MARÍA ARBURU, ambos nacidos en el caserío Arizti.

De su matrimonio con Paula Tumas, del Caserío Dambolienea, nacieron cinco hijos: María Mercedes (1928), JOSÉ RAMÓN (nacido en 1930 y que trabajó algún tiempo de gabarrero), Aránzazu (1933) y Carmen (1938).

Juan José construyó de su cuenta el Caserío Arburu-enea, en terrenos hoy ocupados por el aeropuerto de Hondarribia. No



Miel Arruabarrena (en 1979)



Ignacio Arburu

obstante, Ignacio nació en otra casa, muy cerca del Caserío Zelay-alde. Cuando, hacia 1960, se hizo el aeropuerto pasaron al Endara-aurre donde todavía vive la familia.

Atracaban sus dos *kabarras* en Amute. Trabajaban siempre por encargo de otros, como el contratista Iturria o Manuel Lasarte.

Cogían arena blanca (en la parte baja del río), negra (arriba) y grava (del puente arriba), a 3 pts. por gabarra.

Ignacio Arburu Mendiburu andaba ya entre gabarras con diez años, por lo que no es de extrañar que a los 14 no necesitara de nadie para salir él solo con una nueva que a la sazón le regalaron. Baste decir para que quede constancia de su laboriosidad, que desde entonces hasta los 75 años estuvo subido a las gabarras.

INFORMANTE: El propio biografiado, de 90 años de edad (entrevistado el 6-VI-89) (IAM).

ARENEROS DEL ORIA

Benito Lizarreta Irastorza

A los 12 años usaba ya el *ala* para ayudar en las faenas del caserío familiar, el Izastegui del barrio de Aguinaga (Usurbil).

Eran cuatro hermanos y tenían dos *alas*. En cada una de ellas transportaban unos 3 mt.³ de arena desde Orio hasta el descargadero de la zona de Mapil, también en Aguinaga, para venderla a los caseros.

Antes de ir a la mili entró a trabajar en Luzuriaga y ya no volvió al oficio.

Lo que hasta la fecha no ha dejado es la pesca de la angula, una afición que además le revierte algún beneficio.

También su hermano FRANCISCO, que murió en 1977 con 50 años, fue un avezado navegante de *alas*.

INFORMANTE: El mismo gabarrero, residente en el Caserío Uriberri-Txiki (entrevista 31-XII-88) (BLI).

Patxi Madoz

PATXI MADOZ —del Caserío Mapil— también del barrio de Aguinaga fue el último arenero u *hondartzailea* del Oria.

Hacia 1958 dejó el *ala* y construyó una gabarra a motor que usó con excelentes resultados hasta 1968.

Recientemente, en 1984, él mismo se fabricó un *ala* de chapa galvanizada, lo que asegura una larga duración, al contrario que la chapa normal.

INFORMANTE: El anterior arenero, Benito Lizarreta Irastorza (entrevistado el 31-XII-88) (BLI).

ARENEROS DEL UROLA

José María Oliden Albizu (1935)

A los cinco años de edad, JOSÉ MARÍA OLIDEN ALBIZU acompañaba ya a su padre ANTONIO OLIDEN EGAÑA en la gabarra y, dentro de sus menudas posibilidades, le ayudaba



Gabarra del Urumea
fabricada en el Caserío Goikoene

en las labores de a bordo. Los vecinos les conocían por *Katxapekos* o *Katxapeos*, derivado del nombre de su Caserío *Katxapekua* de Zumaia. También el abuelo de José María, Matías, nació en él y fue arenero (de su matrimonio con Juana Egaña nacieron Antonio, Juan M^a —brigada de marina—, Trinidad y Nicolás).

Cuando había cumplido los trece años, su padre perdió un brazo en un accidente laboral (pues, además de arenero, era electricista), obligando al vástago a hacerse cargo de la gabarra. Su gabarra era grande como ninguna otra de las que hemos visto u oído hablar, y disponía de un amplio cajón central para acumular la arena, característica también peculiar, por todo lo cual precisaba tres operarios en cada salida.

Con 29 años transformó una gabarra de chapa en *chupona*. Luego de asociarse varias veces, con suerte desigual, formó parte del equipo de *Unanue* y *Heredia*, trabajando a porcentaje con la *chupona* que ya sólo en parte le pertenecía). Pasado un lustro, José María ingresó en *Construcciones Mollua*, abandonando el oficio. Santos Echave y su hermano, del Caserío Sarrondo, adquirieron la embarcación. En 1973, un año después de cerrada la operación, los dos hermanos se ahogaron mientras trabajaban con ella y un tal Aizpurua, de Orio, se quedó con la *chupona*. Hacia 1974-75 desapareció toda actividad arenera en el río Urola.

José María fue el primer varón de ocho hermanos (Rosario, M^a Carmen, M^a Angeles, Prudencia, José Cruz, Matías y Severina), y el único que siguió los pasos de padre y abuelo. Tiene dos hijas con María Mayoiz: María José y Rosa María.

INFORMANTE: José María Oviden (entrevista del 28-VI-91) (JMO).

ARENEROS DE DEBA

José María Egaña Aguirre (1907-1986)

Hijo único de Nicolás Egaña Gallastegui (1878-1953) y de Polinia Aguirre. JOSÉ MARÍA EGAÑA AGUIRRE, al igual que su padre y que su abuelo José Miguel, nació en el Caserío Urasandí de Deba, y tuvo una única hermana, Mari Conchi, de las segundas nupcias de Nicolás con Concha Andonegui.

Abuelo, padre e hijo fueron carreteros, areneros de playa (extraían el material con carros), labradores y, durante los meses de estío, bañeros en la playa de Debatarra. Así, en tiempo de Nicolás Egaña cada uno de los bañeros de la playa de Deba tenía una decena de casetas propias. De hecho, había en la playa hasta un total aproximado de 80 a 100 casetas, amén de una exclusiva para uso de los mismos bañeros. En cada una había dos compartimentos para cambiarse y las situaban cerca de la orilla, de suerte que los bañeros acompañaban a las bañistas al agua empuñando una sombrilla para que no les diera el sol y las recogían a la salida.

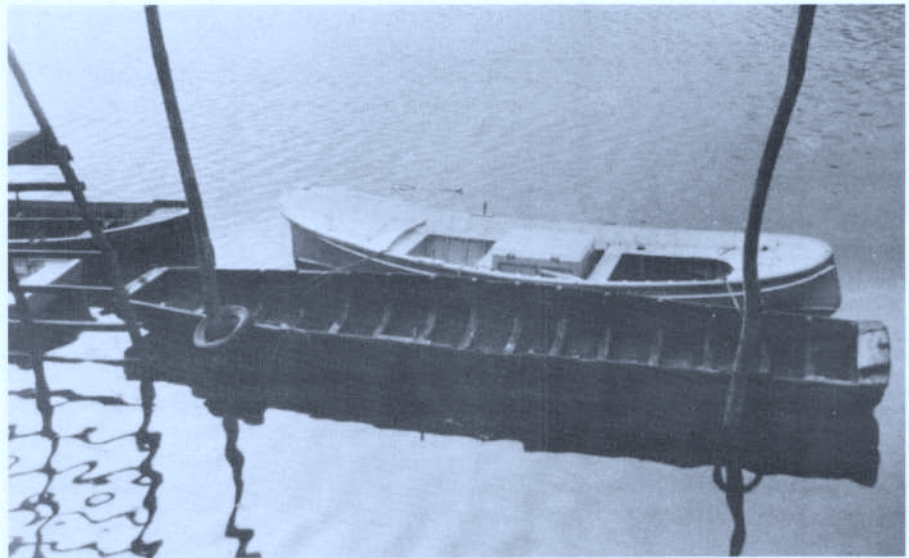
Siguiendo con la tradición, los hijos de José María, Josemari (nacido en 1934 y casado con María Antonia Alcorta, con la que tiene dos hijos: Joseba Mikel y Ane Miren) y Mikel (nacido en 1936, cura en la iglesia parroquial de Deba e informante nuestro) de jóvenes también ayudaban en la recogida de la arena.

También José María Egaña Aguirre y su esposa María Albizuri tuvieron una hija, María Pilar (1932-1971).

INFORMANTE: Mikel Egaña Albizuri (entrevista del 5-IV-91) (MEA).

Justo es reconocer la valiosa aportación que recibimos de los informantes de Deba: JOSÉ ULACIA, del Caserío Lasoaundi, ANTONIO OÑEDERRA del Caserío Irarrazabal (56 años) y AGUSTIN ARAMBERRI ASTIGARRAGA, alias *Torre*, del Caserío Torre (73 años) (entrevistados el 15-I-89).

Gabarra del Oria
en la actualidad
usada por los anguleros



CENSO GENERAL

En el Urumea

AGUSTÍN GORRITI, su hermano ASENSIO GORRITI y el hijo del primero JUAN JOSÉ GORRITI. Los tres gabarreros. Poseían dos gabarras propias.



Gabarra del Oria que hoy sirve para la pesca de angulas

En las gabarras de los HERMANOS GORRITI: IGNACIO y ANTONIO ERDOZIA, JOAQUÍN SAN SEBASTIÁN. Como asociado JOSÉ RAMÓN ARRUTI.

En gabarras propias: IGNACIO ERDOZIA, JOAQUÍN SAN SEBASTIÁN, HERMANOS SAGARZAZU (JOSÉ CRUZ Y PRASKUELO) e hijos (JOSÉ e IGNACIO), FLORENTINO GOICOECHEA, alias *ALTZUETA*, JOSÉ IZTUETA y JOSÉ *Petritegi* UGALDE.

En las gabarras de PEDRO ECHEVERRÍA: ANTONIO LURGAIN y su hijo IGNACIO (aunque también tuvieron una propia) y LUKEN ALKAIN.

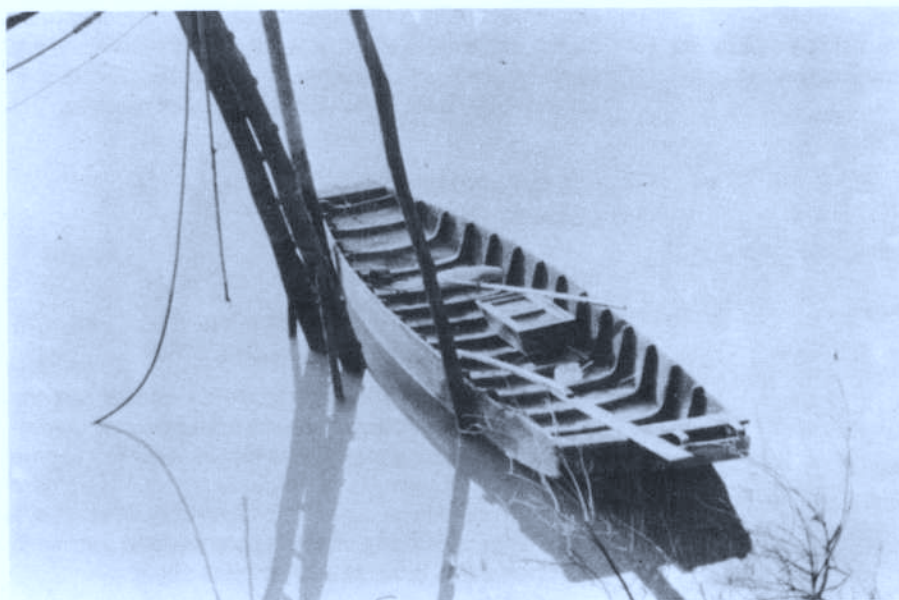
La gabarra del Caserío Goikoetxe la explotaba JOSÉ MIRAMÓN, soltero que vivía en una chabola frente al Caserío Txominenea junto con unos pocos animales de granja.

En la draga de CÁNDIDO ARAMBURU trabajaron IGNACIO y ANTONIO ERDOZIA, e IGNACIO LURGAIN; en su *chupona*, EUSTAQUIO ZUBIAURRE.

En el Bidasoa

Hasta su decadencia en los años 1960/1979, había en Hondarribia por lo menos 40 gabarras repartidas a mitades, aproximadamente, en AMUTEKO-ERRIXUA y en ALAMEDAKO-ERRIXUA. Lo normal era que cada gabarrero tuviera su propia gabarra. Algunos de éstos fueron:

BALDOMERO, SERAFÍN y LUCIANO IRIDOI IZA, del Cº Iruanai-enea
 CONSTANTINO IRIDOI ECHAIDE, hijo de Baldomero
 PEDRO IZA
 JUAN IZA
 JULIÁN IZA
 ECHAIDE
 MIGUEL ARRUABARRENA, del Cº Etxeberri
 MIEL ARRUABARRENA, alias *MIEL POLITA*, tío del anterior
 SAGARZAZU, alias *SAINDUA*
 JOAQUIN IRIDOI, del Cº Endara-berri
 FLORENCIO OLASAGASTI
 PEDRO, RUFINO, JUSTO, EPIFANIO y



En esta gabarra del Oria se aprecian los útiles del angulero

GREGORIO OLASAGASTI
 NICOLÁS OLASAGASTI, primo de los anteriores
 JOSÉ MARÍA ARBURU
 JUAN JOSÉ ARBURU
 IGNACIO ARBURU
 PAULO GONZÁLEZ
 JUANITO GONZÁLEZ
 JOSÉ AGUIRRE
 CLAUDIO ARTECHE
 LEANDRO, del Bº Arkolla
 JOSÉ Mª AZALDEGUI

En el Oria

Casi todos los caseríos de la zona tenían *alas* para traer arena de uso propio, bien para mezclar con los helechos al hacer las camas de los animales o para hacer las obras de albañilería, no desdenando la posibilidad de sacar algún dinero vendiendo arena para otros si se terciaba. Eran, pues, de alguna forma *ondarzaliak* todos los caseríos. Este era el caso de los caseríos (indicamos entre paréntesis el número de embarcaciones que poseían): ALDAPA (2), ARRILLA-AUNDI (1), ERRERUENEA (2), ESPALDI (3), ETXEBERRI (1), ETXEBESTE (2), GALARDI (1), GALARDI- AZPI (2), GAZTELU (2), GOIKOETXEA (2), IRUNTXO (2), LASAO (1), LASTAOLA (2), LERTXUNDI (1), MAPI-ERREKA (1), MAPILL (3), MITXARKONEA (1), MUTIOZABAL (1), PERRETXENEA (2), SARI (1), SOROA (1), TELLEINDEGUI (2), URIBERRI (2) y URRUZMENDI (3).

En total suman 41 *alas*, lo que denota la importancia y el fluído tráfico que habría sobre el Oria (*BLI*). Esto parece indicar, a la vista que estamos hablando de simples caseríos que no recogían arena para lucrarse sino para cubrir sus necesidades domésticas, que en otros tiempos era el *ala* o la gabarra elemento principal —al menos en ciertas áreas rurales— a semejanza del automóvil de hoy.

Mientras que en el mismo Oria se dedicaban en exclusiva a extraer arena para la venta, los de los caseríos:

IRUNTXO (2)
 URIBERRI (2)

Amén de los areneros:

BENITO LIZARRETA IRASTORZA, del Cº Iztastegui
 PATXI MADOZ, del Cº Mapil

En el Urola

A las ordenes de los *Katxapeos* —la familia Oliden— trabajaron, entre otros, operarios tales como Emeterio, Daniel, Agustín alias *Migel-Txiki* o Antonio alias *Torreberri*.

También la casa Añiskua tuvo una gabarra, vendida en 1940 a Antonio *Txotxokua*, el cual estuvo en el oficio tres años hasta que lo abandonó, pudriéndose la embarcación.

Por último, durante apenas dos años, Manuel *Motxa* se dedicó a extraer arena del río Urola.

En el Deba

Al igual que en el Oria, la mayor parte de los caseríos que lindaban con el río Deba tenían hasta la última guerra sus propias barcas para recoger arena, transportar hierba o ganado, e incluso para desplazar a los mismos inquilinos.

No eran, por tanto, areneros profesionales, aunque si surgía una venta la aprovechaban.

Hemos intentado elaborar un censo de embarcaciones fluviales sobre el río Deba en el año 1936 que, pese a las limitaciones, nos dará una idea aproximada del intenso movimiento de gabarras y *txanelas* que habría en su curso. Correspondientes a los caseríos de la villa de Deba, constan:

Caserío LASAO-AUNDI: tenían 2 *txanelas* y 1 gabarra. Solían bajar en ellas a vender la verdura en el mercado de Deba.

Cº LASAO-TXIKI: 2 *txanelas* y 1 gabarra

Cº IRARRAZABAL: 2 *txanelas*, y además las construían para otros.

C^o IARRAZABAL-BEKOA: 1 *txanela*
 C^o IRUROI: 4 *txanelas* y 1 gabarra, ésta para pasar los animales e incluso carros de un lado al otro del río
 C^o TORRE: 3 *txanelas*
 C^o ALTXURITXA-GOIKOA: 2 *txanelas*
 C^o ALTXITXA-BEKOA: 2 *txanelas*
 C^o TOKI-EDER: 1 *txanela*
 C^o ERREKALDE: 1 *txanela*
 C^o ARZABAL, que era de dos familias y cada una disponía de *txanela* propia.
 C^o LAKA (hoy TOKI-EDER): 1 *txanela*
 C^o BUSTIÑA: 1 *txanela*
 C^o GASTAÑETA: 2 *txanelas*
 C^o ERDIKUA: 2 *txanelas*
 C^o AZPIKUA: 2 *txanelas*

En el barrio de Astigarribia de Mutriku:

C^o JAUREGUI: 1 *txanela*
 C^o ETXEZABAL: 1 *txanela*
 C^o BETETXE: 2 *txanelas*
 C^o BEKOTXE: 3 *txanelas*
 C^o TORRE: 3 *txanelas*. Vecino de éste era antiguamente el Caserío Astillero y el puerto de Astigarribia, en el lugar aún hoy llamado *Mullatxua*. Todavía se aprecian las piedras que componían uno de los muros del puerto. La última botadura tuvo lugar el 8 de enero de 1989, y correspondió a una *txanela* recién reparada
 C^o ANTXUITXA-BEKOA: 2 *txanelas*
 C^o ANTXUITXA-GOIKOA: 2 *txanelas*. En este caserío fabrica aún *txanelas* su morador, JOSÉ M^a ANSOLA
 C^o ARNONDO: 1 *txanela*
 C^o OSPITAL: 1 *txanela*
 C^o SASIOLA: 1 *txanela*. Como dato anecdótico comentaremos que, según nuestros informantes, el flujo y reflujo de la marea es tan intenso que se nota hasta el puente de Sasiola, situado a algunos kilómetros de su desembocadura.

Al paso del río Deba por la villa de Mendaro:

C^a ARAGOIZ: 2 *txanelas*

Otros que tenían *txanelas* en el Deba fueron tres residentes en el casco urbano de la homónima villa: JAVIER MANCISIDOR, RAMÓN BEITIA y JOSÉ IGNACIO ARISTI.

Tenían como *modus vivendi* extraer arena del Deba y transportarlo en sus gabarras, los ya fallecidos:

FERMÍN BILBAO del Caserío Antxuitxa
 SIMÓN ANSOLA del Caserío Sasiola

También areneros, pero de playa (sacaban la arena con carros):

JOSÉ MARÍA EGAÑA AGUIRRE del Caserío Urasandi y sus antepasados
 JULIÁN IRIONDO, del Caserío Aldaz-goikoa.

En Mutriku

De la playa de Saturrán de Mutriku se extraía arena por medio de carros. Especialmente MATEO, del Caserío Saturrán-zar, y ZIRIAKO, del caserío situado en el cruce de las carreteras hacia Bizkaia y hacia la playa, asociados en el

reparto de beneficios. Utilizaban dos carros con sus correspondientes animales de tiro, y de la playa sacaban la arena a la carretera donde se cargaba en camiones. Sus clientes eran generalmente de Ondárroa y otras localidades vizcainas.

LAS EMBARCACIONES CLASES Y FUNCIONES

En el Urumea

Por el Urumea navegaban *TXANELAS*, *GABARRAS*, *KATXUAS*, *GABARRONES*, *DRAGAS* y *CHUPONAS*.

La *TXANELA* es una embarcación de madera de porte menor destinada al transporte de una o dos personas. Comúnmente servía para ir a trabajar a las dragas, siempre fijas en la mitad del río. Se conducía de pie desde la parte trasera de la barca con una pértiga. Si, por la profundidad, se requería la pala o *arrauna*, ésta se ponía en la parte posterior y se movía de un lado a otro: lo que se designa como *singar*.

La *GABARRA*, también de madera, se cargaba de arena y antiguamente de otras mercancías para su traslado por el Urumea.

Había diversos tipos de gabarras: las mayores o *GABARRA-AUNDIK*, de unos 9 mt.³ de capacidad (como la de Joaquín San Sebastián) y las *GABARRA-TXIKIAK*, de unas 7 mt.³ de capacidad (como la de Ignacio Lurgain).

Las dimensiones de una *GABARRA-AUNDIA* eran aproximadamente (*JSS*):

MANGA - 2,5 mt.
ESLORA - 15 mt.
PUNTAL - 0,50 mt.

KATXUAS (*AEI*) o *KATXOS* (*JRA*) son los dos nombres habituales de las gabarras grandes destinadas a recoger la arena extraída de las dragas, y surgieron a la par que éstas. Eran mucho mayores que las *kabarras* y presentaba la cubierta cerrada. Confeccionadas en madera, tenían entre 20 y 30 mt.³ de capacidad y dos entradas para introducir la arena. Servían para trasladar la arena sacada de las dragas (*AEI*).

El *GABARRÓN* es una *KATXUA* de mayor tamaño, destinado a la carga de arena de las *chuponas*. Forjada en chapa, podía tener hasta 200 metros cúbicos de capacidad dentro de dos bodegas independientes (*AEI*).

En un principio las *DRAGAS* eran simples *KATXUAS* a las se les aplicó un motor y unos cangilones al costado, que a la manera de grandes cucharas excavaban el fondo de los ríos. Fue la primera forma mecanizada de extracción de arena y grava. Una *DRAGA* cargaba las tres cuartas partes de una *katxua* en una sola marea (*AEI*). Disponía de una rampa —la *TAJADERA*— que dejaba pasar el agua de nuevo al río y separaba la arena. Tres hombres trabajaban en cada una. Hagamos notar desde ahora que la draga absorbe arena, grava, piedras y cuanto encuentra en el fondo, de tal forma que era preciso cribar sobre la misma embarcación y ya en el cargadero terminar la limpieza a mano con pala y tamicos (*PEE*).

Un paso posterior constituyó el invento de las *CHUPONAS*, que hacían el mismo trabajo pero en menor tiempo. Tal que un gran aspirador, succionaba el material del lecho —de ahí su nombre—, y ya en el exterior devolvía el agua y acumulaba la arena. Con cuatro hombres trabajando a bordo, podía cargar una *chupona* hasta dos gabarrones en una sola marea (*AEI*).

Tanto *DRAGAS* como *CHUPONAS* permanecían fijas y ancladas en el río y los trabajadores se desplazaban hasta ellas en motora de gasoil.

En un primer momento la aparición de las dragas complicó la pervivencia de los areneros manuales, al bajar la arena a precios mucho más competitivos. La proliferación de aquéllas hacia 1960 —primero una en el río Urumea, enseguida otra sobre el Oria en el barrio de Aguinaga de Usúrbil y luego una tercera en Hondarribia— supuso un nuevo golpe; pero aún sería peor la aparición de las *chuponas*, pues ellas solas proporcionaban en un solo día tanto como todos los areneros tradicionales del Urumea juntos. Poco después, a partir del derribo de la plaza de toros del Chofre de San Sebastián a comienzos de los setenta, que produjo montañas de arena con la consiguiente caída de los precios, la mayoría de los gabarreros fue retirándose: los que tuvieron ocasión empezaron a recolocarse en los nuevos artefactos mecanizados y los restantes buscaron otros *modus vivendi* (*IL*).

En el Bidasoa

Navegaban por el río Bidasoa *TXALANTAS*, *KABARRAS*, *DRAGAS* Y *CHUPONAS*.

KABARRAS. Tenían una capacidad de 3 mt.³ de arena seca y con ayuda de las *FALKAS* podían llegar hasta 4 ó 5 mt.³ (en todo caso, menores que las del Urumea), siempre que el agua estuviera en calma y no hubiese riesgo de hundimiento (*BII*).

Las medidas aproximadas de una *KABARRA* del Bidasoa de unos 5 mt.³ de capacidad, eran (*FAO*):

ESLORA - 9,5 mt.
MANGA - 2 mt.
PUNTAL - 0,60 mt.

De la misma forma que la *kabarra* pero de menor tamaño y propulsada a remo, la *TXALANTA* servía fundamentalmente para el transporte de hierba (*IAM*, *FAO*).

En el Oria

Podían verse *ALAS* o *ALAK*: ya fuesen pequeñas (*ALA-TXIKIA*) o grandes (*ALA-AUNDIA*).

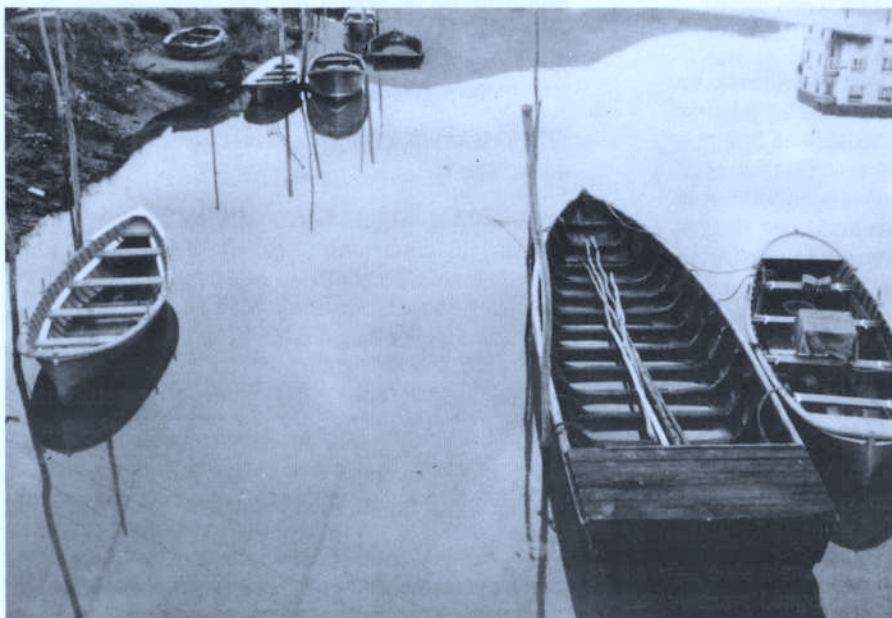
El ala equivale en castellano al *HALA* o *FALUCA* que, según el Diccionario de la Real Academia, es una "pequeña embarcación a remo, vela o motor, provista por lo general de carroza y destinada al transporte de personas de calidad". Por supuesto que las *alak* de las que hablamos no poseen carroza ni por tanto tienen esa utilidad. Su forma es alargada y estrecha, se mueve a pértiga o remo llevando cargas frecuentemente de hierba, arena o incluso carros a través de los ríos.

Se distinguían por su remate en punta (*MUTUR-TXORRO*) o chato (*MUTUR-ZABAL*).

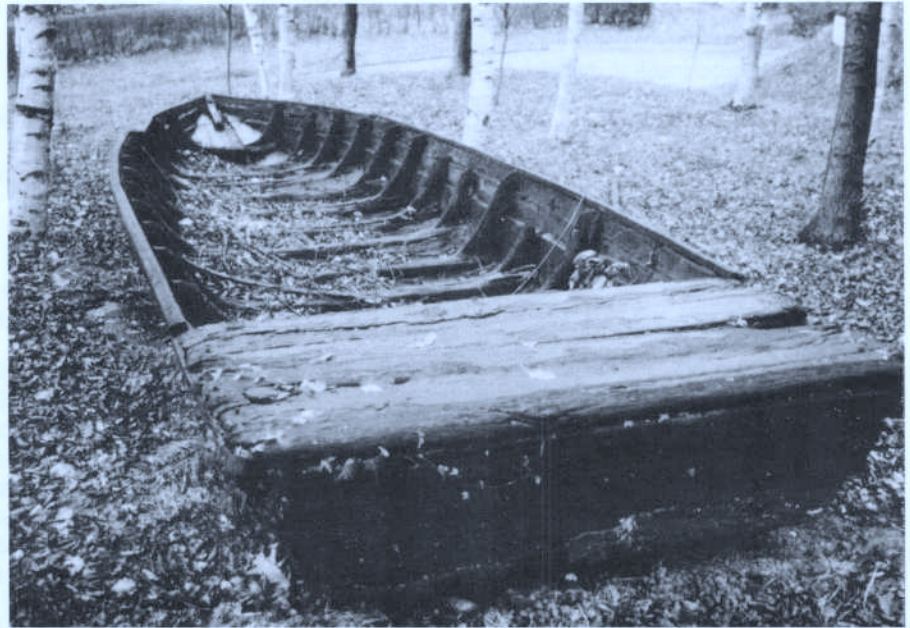
En el Oria hubo una sola *kabarra* que se llevó allí hacia 1963 desde el barrio de Loyola de San Sebastián, luego de reforzar sus extremos. Tras cinco años pasando el ganado de un lado a otro del río, fue finalmente retirada del servicio (*BLI*).

En el Urola

Las *GABARRAS* del Urola eran distintas de las de otros ríos. En primer lugar porque la popa y la proa estaban cubiertas a la altura de la borda. También porque desde la proa, terminada en punta, la embarcación se ensanchaba para disminuir ligeramente en su mitad posterior. Eran sus dimensiones aproximadas:



Gabarra de Gregorio Olasagasti (río Bidasoa)



Gabarra de Ignacio Arburu
(del Bidasoa).
Apréciese la
amplia *txopa*

ESLORA — 17 mt.
MANGA (ancho máximo) — 3 mt.
PUNTAL — 1,2 mt.

Como se dijo más arriba, hubo también una *CHUPONA*; o, mejor dicho, de una gabarra José M^o Oliden hizo una *chupona* de modo completamente artesanal.

En el Deba

Sobre el Deba navegaban *TXANELAS* y *GABARRAS*, las primeras algo menores que las segundas, con unas medidas aproximadas (tomadas por quien suscribe en una de ellas):

ESLORA — 5,5 mt.
MANGA EN LA PARTE DELANTERA — 0,5 mt.
" " " " *MEDIA* - 1,2 mt. (parte ancha)
" " " " *TRASERA* - 0,5 mt.

Según nuestro informante Agustín Aramberri (nacido en 1916), en su casa solían decir que la razón de que las gabarras tengan esa forma larga y estrecha característica es para permitir su navegabilidad en épocas en que el río baja con poco caudal; a la sazón, los gabarreros abrían en el lecho del río unos canales para concentrar todo el agua, de forma que, dada la angostura de sus embarcaciones, hacía posible la circulación de las gabarras por ellos. Que es tanto como decir que los gabarreros acondicionaban el río para navegar incluso con mínimos niveles de caudal (bien entendido que en verano apenas trabajaban).

PARTES DE UNA GABARRA

- Los gabarreros del Urumea llaman *MUTURRA* (*JII*), *AURREKUA* (*IL*) o *PROA* (*AEI*) a la parte delantera de la gabarra. En el Bidasoa, *PUNTA* (*BII*) o *BRANKA* (*IAM*). También *MUTURRA* (*BLI*) en el Oria y *BRANKA* en el Urola (*JMO*).
- *LANTZEURA* en el Bidasoa se llama al *tajamar* o tablón de la proa que hende el agua (*IAM*).
- *BRANKA-BURNI*, en el mismo río (*IAM*), era un hierro que a modo de lanza portaba la proa como defensa.
- Designan *TXOPA* (*JII*, *JSI*, *AEI*, *IL*) en el Urumea, en el Bidasoa (*FAO*, *BII*, *IAM*) y en el Urola (*JMO*), así como *ONDALKIA* en el Oria (*BLI*) a la popa o parte trasera. Solía llevar un pequeño toldo para proteger del sol la ropa y la comida (*JSI*). En el Urumea los gabarreros se desplazaban empujando con el hombro la *AGALLA* desde la punta de la gabarra hasta la parte trasera, por lo que la barca tenía una *TXOPA* pequeña. Sin embargo, los del río Bidasoa hacían todo el esfuerzo desde la *TXOPA* sin moverse, de forma que esta parte de la gabarra era más ancha. Debajo de la *TXOPA* guardaba el gabarrero sus útiles, ropas, etc., a lo que llaman *TXOPA-ASPILLA* (*BII*), *TXOPAPIA* (*IAM*) o de otras maneras (*JMO*).
- *EDERGAILUA* (*IAM*) en el Bidasoa es el codaste de popa de la gabarra.
- *KAEL* (*JMO*) en el Urola, *KAELA* (*IL*) en el Urumea y *ERTZA* en el Oria (*BLI*) es el lado de la gabarra que, según Gregorio Olasagasti de Hondarribia, está formado por dos tablas superpuestas que corren a todo lo largo de la embarcación. A la tabla superior llaman *KAELA* y a la inferior *BORNUA* (*FAO*, *IAM*), ésta última a su vez compuesta del *GOIKO-BORNUA* o perfil superior y el inferior *BEHEKO-BORNUA* (*IAM*).
- El entablado interior central de la barca por donde se achica el agua, para los gabarreros del Bidasoa se designa *TXUKA-LEKUA* (*IAM*).
- *SORUA* (*JII*) en el Urumea y *ZOLA* en el Bidasoa (*IAM*, *FAO*) es el casco externo en contacto con el agua.

- *KOSTILLAK* (*AEI, IL*) en el Urumea y en el Bidasoa (*BII*); *KOSTILLAK GURBETOIAK* (*FAO*), *GURBOIONAK* (*IAM*) y *ZUR-OKERRAK* en el Oria (*BLI*), son las distintas denominaciones de las cuadernas que forman la estructura de la gabarra.
- En el Bidasoa *FALCAS* (*BII*); *PALKAK* (*IL*), *PALKAS* (*IL*), *ONDARTOKIA* (*AEI*), *FALKAK* (*IAM*) y *TABLERUA* (*JII*) en el Urumea, son las planchas de madera, una delantera y otra trasera que, encima de las *kostillak*, se añadían para recoger encima la arena y permitir que ésta escurriera el agua. En el centro, las *kostillak* tenían unos orificios, posibilitando que por allí corriera el agua que hubiera entrado en la embarcación para su posterior achique (*IL*). También llaman *falkak* a una tablas puestas a babor y estribor para ampliación de la capacidad de la barca o defenderla contra el oleaje.
- Curiosamente, sólo en Zumaia hemos topado con un sistema alternativo a las *FALCAS*. Se trata de un CAJÓN —así llamado— que ocupa toda la parte ancha de la embarcación, con una profundidad de 60 cm. y sobreelevado por encima de la borda 20 cm., en donde cabían hasta 15 toneladas de arena (en general, cada metro cúbico equivale aproximadamente a 1.200 kilos). A este respecto, obsérvese más arriba que la eslora de la gabarra del Urola era seis veces mayor que una *AUNDIA* del Urumea y casi el doble que una del Bidasoa.
- *TOLETA* es la parte donde se agarra el remo o *POLAINA*, nombres ambos propios del Oria (*BLI*). Téngase en cuenta que en el Urumea no usaban remo, tan necesario en ríos de la profundidad del Oria.
- Nuestro informante de Zumaia nos dice que su gabarra disponía, entre la *BRANKA* y el CAJÓN, de un agujero: cuando la embarcación varaba, sólo tenía que levantar el tapón de madera o *ZIPOTE* para evacuar el agua que hubiera entrado (*JMO*). También —caso único— entre la *branka* y el cajón disponía de una especie de canalón descubierto donde se acumulaba el agua que entraba, y gracias al cual achicarla era más sencillo.
- Tampoco podemos olvidar las ANCLAS, sin las cuales difícilmente podrían sujetarse las embarcaciones durante la carga. En Zumaia tenían dos, una para cada extremo (*JMO*).

ACCESORIOS

- *AGAIA* (*JII, JSI, AEI, IL*) o *GALLA* (*AEI*) entre los gabarreros del Urumea era la pértiga de madera de fresno o aliso (*altza*). Utilizaban dos largos: la corta, de unos 4 ó 5 metros, para mareas bajas o zonas de poco fondo, y otra de casi el doble (unos 8 mt.) para mareas altas (*JRA*). Los del Oria también la denominan *AGAIA* (*BLI*) y *AGIA* los del Deba. En el Bidasoa hablan de la *BORTA* (*AEI, BII, FAO, IAM*), que siempre era de madera de fresno por su sólida rectitud, de unos 5 metros de largo para mareas bajas, y 7 u 8 para las altamareas, con uno de los lados romo y el opuesto tipo pala al que llaman *ARRAUNA* (en castellano remo). La punta con un remate de hierro o *BORTA-BURNIA* (*BII*). Los del Urola, dadas las medidas de su gabarra, llevaban dos *AGAIAK*,

de 750 cm. de largo y 7 de diámetro. El extremo o *PUNTERUA* de hierro de unos 5 cm. de diámetro (*JMO*).

- *PALA* (*JII, JSI, IL*) tanto en el Urumea como en el Bidasoa (*IAM*) es la pala de mango corto para descargar la arena de la gabarra. Algunos las compraban a un vendedor que las traía de Francia (*JII*). La más común era la del nº 8 (*JRA*), y en Zumaia del nº 3 con remate en punta (*JMO*) (consideremos que las habituales en albañilería son del nº 6).
- Los areneros del Urumea llaman *ATXURRA* (*JSI, JRA, IL*), *KAZUA* (*AEI*) y también —al igual que en el Bidasoa (*FAO*)— *PALA* (*JII*) sin distinción con la anterior, a aquella de mango algo más largo con la que extraían la arena sin bajarse de la misma gabarra cuando ya no era posible hacerlo desde dentro del agua (por la subida de la marea).
- Igualmente, la *CUCHARA* (*JII*) en el Urumea y la *PALA* o *PALA-AUNDIA* en el Bidasoa (*FAO*) era una especie de cazoleta de madera de mango largo para sacar la arena del lecho desde la misma gabarra cuando, por la misma razón que en el caso de la *ATXURRA*, existía la imposibilidad de hacerlo desde el río. El borde es dentado para facilitar la labor.
- *TXUKA-PALA* (*JII, JRA*) en el Urumea; la misma en el Bidasoa (*IAM*) o también *TXUKU-PALA* (*FAO*); y *TXIKI-PALA* (*BLI*) en el Oria, es la pala terminada en un pequeño cangilón para sacar el agua de la gabarra. De aquí deriva, al decir de algún arenero, el que a esta labor se llamara *TXUKAR*



Otra perspectiva de la misma gabarra de Ignacio Arburu

(*JSI, IAM*) o *ACHICAR (IL)*. En el Urola utilizaban la misma *PALA* con que cogían la arena para el *TXIKATU* o *TXIKAR (JMO)*.

- El *ANCLA (JII)* (en el Urumea por ejemplo) o también *PONDUA (BLI)* en el Oria, era generalmente de hierro y servía para sujetar la gabarra durante la carga y descarga.
- En el Bidasoa se usaban *PALAS* para remar, puestas sobre la parte trasera de la gabarra y movidas de un lado a otro en lo que llaman *SINGAR (FAO)*. Pala que en Deba recibe el nombre de *ARRAUNA*.
- Solamente el arenero de Zumaia, J.M^a Oliden, nos dice que llevaba a bordo un candil de carburo para poder ser visto en noches o amaneceres oscuros.

REPARACIONES Y CONSERVACIÓN

En el Urumea

Calafatear es volver a cerrar con ayuda de *ESTOPA* o *BREA* las juntas para evitar que por ellas entre el agua. Se hacía por dentro y por fuera de la embarcación (*BLI*).

Cada año, durante dos o tres días, había que calafatear la barca, faena de la que se encargaban los propios gabarreros (*JSI, IL*) utilizando una mezcla en caliente de estopa, brea y *GALIPOTE (AEI)*.

Igual ocurría con las dragas y *chuponas*, que al ser de madera también necesitaban ser calafateadas cada dos años (*AEI*).

En el Bidasoa

Las gabarras las calafateaban —*KALAFETA*— anualmente. Para ello, las sacaban del agua y dejaban dos días a secar. Luego, con brea, entre dos personas lo hacían en una sola jornada. Usaban estopa, martillo —*MOLLUA*— y dos herramientas de calafatear que llamaban *TRETXAS*.

Al principio compraban *galipote*, que era fino y muy eficaz para ese trabajo, en Pasaia. Se calentaba con sumo cuidado de que no ardiera y, si sucedía, tenían muy cerca un saco para apagar el fuego. Más adelante lo sustituyeron por brea, material más espeso, que secaba antes. Una vez aplicado el *galipote* la gabarra se botaba el mismo día, pero no así la brea que exigía dos días de secado.

En el Oria

También aquí nos informaron que había que calafatear —*KALEPETA*— cada año o a lo más cada dos años. Los pasos del proceso eran los siguientes: primeramente, aún en el agua, se limpia la barca a fondo; después se deja dos días secando en el exterior, transcurridos los cuales nuevamente se limpia a fondo y se rasca si fuera necesario. Hecho esto, comienza el calafateado con tres herramientas apropiadas para otras tantas tareas: una para abrir, otra para meter la estopa y otra para apretar o *TAQUEAR*. Luego se aplica abundante *galipote* de secado rápido, por dentro y por fuera (*BLI*). Como se ve, aquí —o al menos nuestros informantes locales— tardaban más en la operación pese a que sus embarcaciones eran más pequeñas. Hemos de interpretar que cada uno utilizaba métodos

propios, sobre cuya mayor o menor efectividad no podemos juzgar.

En el Urola

Dos veces al año se ponía la gabarra a punto. Esto es, se llevaba al astillero si necesitaba alguna reparación y se calafateaba. Para esta segunda operación se empleaban tres hombres durante 4 ó 5 horas, siguiendo estos pasos:

En primer lugar se daba la vuelta a la estructura con ayuda de la grúa. Se limpiaba a fondo para que no quedara musgo, lapas u otras adherencias en el casco. Hecho esto, con helechos o gasolina se quemaba la película de protección del anterior calafateo. Nuevamente se limpiaba a fondo y, por último, se procedía a calafatear con estopa y luego con *ESPICH*, especie de brea que adquirían en los *Astilleros Egaña* de Zumaia (*JMO*).

En el Deba

Cada gabarrero o cada casero se calafateaba sus embarcaciones, mediante una mezcla en caliente de *galipote*, brea y *RESINA*.

LOS CONSTRUCTORES

En el Urumea

La primera draga funcionaba en el Urumea ya en 1922 y era propiedad de los hermanos Ibarlucea, alias *Los Sardias*. Luego la vendieron a un tal Macazaga, éste a su vez a Cándido Aramburu y de ahí pasó a manos de Pedro Echeverría, que tenía además cuatro gabarras (*PEE*).

La segunda la puso la empresa *Mendiburu & Cía*, dueña también de tres gabarras. Se había fabricado en Pasajes en 1926 íntegramente de madera. Cuando Mendiburu dejó el negocio, vendió la draga a Cándido Aramburu y Mayoz, de Aguinaga, socio de Echeverría (*PEE*).

La *chupona* de Pedro Echeverría se puso hacia 1956 y se retiró hacia 1964, en la misma época que todas las dragas del Urumea (*AEI*).

Cándido Mayoz, del Caserío Atarieder del barrio de Martutene de Donostia, construyó algunas gabarras y *txanelas*. Por encargo también calafateaba embarcaciones ajenas, como las de Antonio Lurgain y de José Iztueta Iraeta, lo que le ocupaba una semana por cada una.

En el Bidasoa

Hubo un tiempo en que más de 40 gabarreros trabajaban en el Bidasoa. Cuando aparecieron las dragas y, hacia 1960, las *chuponas* se acabó el negocio para casi todos ellos, pues estos aparatos desarrollaban todo el trabajo mecánicamente y con una velocidad imposible para los ya de por sí sufridos gabarreros.

El censo de gabarreros de líneas arriba lo completamos aquí con el de *DRAGAS* y *CHUPONAS* del Bidasoa, y sus correspondientes propietarios:

La draga de los Otaño y la de los Ugarte, que eran competencia. Luego Otaño vendió su draga a Echaide



En primer término, Joaquín San Sebastián sumergido en el agua y detrás, otro gabarrero operando desde la gabarra con su *cuchara*

La *chupona* de Ugarte La *chupona* de Carrillo

Debemos a Constantino Iridoi Echave una colección de interesantísimos datos sobre la fabricación de gabarras. Nos relata Constantino que hizo su última gabarra hacia 1945 un tal Juan José, con ayuda de su tío Serapio Iridoi. Tardaron en fabricarla mes y medio, con un coste de casi cinco mil pesetas de las de entonces. Era de roble de los montes de Jaizubia, abundante por aquellas calendas en la zona para provecho de los astilleros de Pasajes. La parte cimera de su gabarra era de pino, de unos 5 cm. de espesor, aunque con el uso se gastaba y había que cambiarla periódicamente. La madera fue cortada en el barrio de La Marina, frente a la *Hermandad de Pescadores*, de allí se llevó a la ría Santa Engracia, junto a la casa Egunon, donde se enterró en el lodo "para que tirara la tinta", permaneciendo así un mes y medio.

Gregorio Olasagasti Echaide, de Hondarribia, nos cuenta cómo en su tiempo se juntaron cuatro amigos gabarreros y entre todos se hicieron sus propias gabarras también con roble del Jaizkibel, sito en su jurisdicción. Eran: Ignacio Arburu, Claudio Arreche, José Aguirre y el propio Gregorio.

Las costillas se hacían con árboles trasmochos, de tal modo que ellos pudieran sacarlas ya curvas del mismo árbol. Tras cortar la madera en el monte, la sumergían en el río durante dos meses y luego dejábanla secar quince días más en el exterior antes de ponerse manos a la obra. Una vez terminada la embarcación, se calafateaba con el procedimiento habitual, es decir con una mezcla en caliente de brea y *galipote* (*brega eta galipota*) (FAO).

Con análoga técnica, hacia 1950 tres vecinos de la ribera bidasotarra ejecutaron simultáneamente otras tantas gabarras; eran: Claudio Arreche, Justo Olasagasti e Ignacio Arburu Mendiburu, auxiliados del carpintero Juan José Garmendia, del Caserío Endanea. El roble utilizado lo compraron en Lasarte, excepto el empleado en las costillas que era de la zona de San Antón, frontera entre Lesaka e Irún, y que se llevó a cortar a

Rentería para, posteriormente, juntarlo todo en Amute para la construcción (IAM).

Antes de esta gabarra Ignacio tuvo otra, que un tal Tomás le hizo en Urdanibia, más tarde vendida al investigador irunés Jaime Rodríguez Salís, quien la ubicó junto al molino Urdanibia, donde estuvo hasta que con el tiempo se rompió (IAM).

De cualquier modo, justo es decir que muchos caseros de la zona antiguamente construían sus gabarras con procedimientos similares al descrito (caseros Beko-Errota, Urdanibia, etc.) (FAO).

En el Oria

En las proximidades de los caseríos Mapil y Uriberrí estaban los famosos astilleros de Aguinaga, conocidos como *Astilleros Ima*. De aquí salió la última *ala* del Oria, obra de José Antonio Bereciartúa, padre de Marcelino y Claudio Bereciartúa, constructores también de barcas.

Hacia 1940 una *ala* de 5,5 a 6 mt. de eslora costaba 325 pts. (BLI).

En el Urola

Ya anticipamos que en aguas del Urola, al decir del arenero zumaiatarra José M^a Oliden, sólo hubo durante las últimas décadas tres gabarras: la de su familia, los *Katxapeos*, de 17 mt. de eslora; la de la casa Añiskua y otra que se trajo hacia 1960 para hacer el relleno de tierras en el solar que hoy ocupan los *Astilleros Balenciaga* y que más tarde pasó a manos de Manuel Motxa.

A los 29 años de edad, José M^a adquirió en Bermeo un barquito con motor de 24 cv. húngaro, y con ayuda de Gabriel, alias Txarra, fabricaron una bomba. Así fue como lo transformaron en *chupona*, que prestó buen servicio durante un año entero.

Más adelante, asociado con un bilbaino, compraron una gabarra de chapa con 40 toneladas de capacidad, a la que

acoplaron un motor *Grupp* de 75 cv. para que hiciera las veces de una *chupona*. Arrastraban siempre tras la *chupona* una gabarra para cargar la arena.

El lugar donde se construían gabarras para el Urola era el *Astillero de Bedua*, en el barrio de Oikina de Zestoa.

DESCRIPCIÓN DEL OFICIO ZONAS DE TRABAJO Y PUERTOS

En el Urumea

Los gabarreros dividían el río Urumea en áreas de trabajo, cada una con su propio nombre, al igual que ocurre con los caladeros entre los pescadores.

Así, remontando el río desde la desembocadura, tenemos:

EL TXOKO. Vado derecho (tomando los lados según el sentido de las aguas), entre los puentes Kursaal y Santa Catalina, junto al ya desaparecido Frontón Urumea, hoy los edificios correspondientes al paseo de Ramón M^a de Lili (*PEE*).

KANALA. Canal que corría por el mismo *Txoko* entre los puentes a todo lo largo del río. Fue obra de los propios gabarreros, a fin de impedir que las gabarras quedaran varadas con la bajada de la marea (*PEE*).

KAKATOKI. Con este elocuente nombre los gabarreros designaban al punto (a la derecha, junto al puente de Santa Catalina) donde desembocaba la regata hoy subterránea del Chofre y los deshechos del sumidero de la avenida de Francia, en gran parte evitados desde la construcción del colector (*PEE*).

LAS IRUNESAS. Cerca del bar así motejado por ellos, entre los puentes de Santa Catalina y María Cristina, aproximadamente a la altura de la calle San Marcial, donde los gabarreros aparcaban sus gabarras y se reunían cada mañana para almorzar, si la marea lo permitía (*PEE*). Algunos denominaban a esta zona *Las Piedras (JII)*.

Según la ley de oro de los gabarreros, el primero en cruzar bajo el puente de María Cristina o *de la Estación* se reservaba el *Txoko*, aunque antes debiera fondear aguas arriba en espera de la bajamar (*PEE*). Esto obligaba a salir una hora antes que los demás para coger sitio; en el intervalo, solían aprovechar este tiempo para dormir en la *txopa*, sobre todo durante los meses que amanecía tarde (*IL*).

En cuanto a los puertos o cargaderos, había dos, uno enfrente del otro, junto a la carretera que va a Loyola desde la capital. El primero propiedad de Aramburu y luego de Echeverría, quien instaló en 1937 una grúa para la carga de su camión comprada en el puerto de Bilbao a un almacenista de carbones, y el segundo de *Mendiburu y Cia* (*PEE*).

Aparte había cargaderos/descargaderos de arena cerca de los siguientes caseríos ribereños del Urumea: Arratole, Antxume, Goyaz-erribera, Kataliñxoene, Lasuene y Aingelu, así como en los puertos de Garciategui y Ergobia.

En el Bidasoa

Estos eran los lugares habituales de recogida de arena:

PLAYA-AUNDI. Cogían en seco (material fuera del agua) en zonas de playa que ocasionalmente se abrían formando islotes.

PLAYA-TXIKI. Grava

ERDIKO-PLAYA. Grava

TXINGURU. Arena blanca en seco

Del *PUNTAL* hacia abajo, arena blanca en seco (*BII*).

También cogían grava en *BELENKONEA (FAO)*.

Las *chuponas* siguieron explotando las mismas zonas desde su entrada en funcionamiento (*AEI*).

La draga extraía, por lo general, grava del fondo del río Bidasoa durante quince días y arena durante un mes, de forma alternativa (*AEI*).

En Hondarribia se descargaba en la misma Alameda, —en el lugar que hoy ocupa el aparcamiento de coches—, donde cada arenero tenía designado un sitio en este orden: 1^º. Los Iridoi; 2^º. Miel Arruabarrena; 3^º. Echaide; y 4^º. *Saindu* o Sagarzazu. Para entrar en el muelle de la Alameda a veces tenían que esperar hasta dos horas a que subiera la marea, pues de lo contrario no había agua suficiente. Al efecto, ataban las gabarras unas a otras y se turnaban su vigilancia.

Descargaban en Amute y en el barrio de Mendelu, Hondarribia:

Gregorio y Nicolás Olasagasti
Los Arburu, padre e hijo
Paulo y Juanito González
Miel Arruabarrena
José Aguirre
Claudio Arteche
Leandro, del B^º Arkolla
José M^a Azaldegui

Todos ellos descargaban una vez en Amute y otras en Mendelu. Pero para amarrar las gabarras ya vacías, unos preferían la Alameda y otros Amute pero ninguno Mendelu (*BII*).

Aunque estaba prohibido, también solían cargar a veces al otro lado de la frontera, de noche y con dos estibadores en cada gabarra para terminar pronto y volver rápido. Así, nunca tardaban más de 3 ó 4 horas, dependiendo de la marea y si la arena estaba o no seca.

En el Oria

Hasta el barrio de Santiago o *Santiyo de Aya* arribaban *alas* y *kabarrak*. Prueba de ello es que aún pueden distinguirse, frente a la ermita de Santiago, los postes amarraderos en el suelo que servían para atar las embarcaciones.

En el Urola

La orilla derecha de la desembocadura del Urola, lugar conocido como *Playa de Santiago*, era el punto de recogida habitual de arena, ahora conocida como *zona de la escollera*. Trabajando siempre en seco, cargaban la arena y esperaban

de nuevo la pleamar para que saliera de nuevo a flote la gabarra, tras lo que regresaban.

Los Oliden atracaban siempre en el muelle, frente al actual cine *Aita Mari*, y descargaban frente al *Hotel Amaya*, adonde llegaba la grúa rodante (excepto que los ferroviarios la tuvieran ocupada, pues entonces había que hacerlo a mano). Llenaban un caldero que bajaba la grúa hasta la gabarra y luego lo elevaban para vaciarla automáticamente en el camión o el tren, antes de volverlo a introducir en la barca.

En Deba

Muy distinta era la forma de trabajar de los areneros que con sus carros extraían la arena de la playa de Ondar-beltz de Deba. Había dos familias que se dedicaban a este menester: la del Caserío Urasandi y la del Caserío Aldaz-goikoa, luego llamado Aldazkue, ambos cercanos a la playa.

Si estaban autorizados era porque dicha playa se consideraba *salvaje*, es decir no apta para el baño, pese a carecer de tanta arena como presenta hoy. Por contra, la playa grande de Deba les estaba vedada, amén de que tampoco era de abundante arena y tenía demasiada piedra al decir de nuestros informantes. En aquel tiempo los curas se bañaban en la zona conocida como *Arnedillo*, ya que casi nadie pasaba de la *Roca Grande*. Cuando los playistas comenzaron a frecuentar esos lares, los curas se trasladaron a Ondar-beltz, no pareciéndoles importar sin embargo la presencia de los areneros.

Como quiera que la marea depositaba la arena a su antojo, en ocasiones la había y en otras no, unas veces era abundante y otras escasa. Cuando bajaba la marea y empezaban a aparecer bancos de arena —o, mejor dicho, plazoletas rodeadas de roca—, el primero de los areneros que llegaba a la zona marcaba con una pala un círculo de unos diez metros de diámetro en señal de posesión de la arena, con lo que el siguiente tenía que conformarse con el resto, si bien es cierto que nunca marcaban más de lo que razonablemente pudieran coger. Para eso, con la pala el arenero sondeaba el lugar de mayor profundidad, y puede decirse que si podía formar una circunferencia de diez metros con una profundidad de 50 cm., se daba por más que satisfecho. Esto nos da idea de la mucha roca y poca arena que había por entonces en estos parajes.

Tras marcar el círculo elegido, esperaban a que la arena perdiera al menos parte del agua que la empapaba. Luego de aproximar hasta allí el carro procedían a sacarla.

Cuando, por cualquier causa, en invierno no había arena bastante en Ondar-beltz, solían desplazarse hasta la playa de Saturrarán con el carro-volquete, acudiendo tras ellos los camiones para cargar.

Hacia fines de los años cincuenta se declaró la playa de Ondar-beltz de uso público y se prohibió sacar arena de ella, acabándose así el negocio (*MEA*).

LA JORNADA DEL ARENERO

En el Urumea

Salían al río todos los días aprovechando la bajamar para descender y, una vez abajo, aguardaban a que estuviera al

mínimo nivel para introducirse hasta la cintura en el agua a sacar arena. Con la barcaza ya colmada, volvían a esperar a que subiera el nivel de las aguas antes de remontar el curso. Era, como estamos viendo, el oficio de arenero una auténtica brega: unas veces de día y otras de noche, en función de las mareas, era menester echarse al agua fuera la hora que fuera o hiciera la temperatura que hiciera adentro o afuera.

Se tardaba generalmente una hora en bajar desde Loyola hasta los puentes del Urumea, empujando a base de hombro con la agalla. De tanto repetir el mismo movimiento se hacía callo en el hombro y terminaba por no producir dolor alguno el enorme esfuerzo (*JII*).

En el trabajo se empleaban unas siete horas, desglosadas poco más o menos de esta guisa (*JRA, IL*):

- Se salía dos horas antes de la hora de bajamar.
- Se tardaba alrededor de una hora en descender, aprovechando la corriente.
- Se esperaba en el sitio entre treinta y cuarenta y cinco minutos, hasta poco antes de que fuera la hora punta de la bajamar.
- En ese momento se empezaba la recogida. Para cargar la arena en la gabarra era preciso emplear unas dos horas o dos horas y media.
- A los treinta o cuarenta y cinco minutos, cuando —como dicen los gabareros— “la marea mata la corriente del puente de Santa Catalina”, empezaban a subir. O lo que es igual: la marea en su subida domina a la corriente descendente del río.
- El retorno con la barcaza cargada suponía otras dos horas.

En resumen (de forma aproximada):

Dos horas de bajar y esperar
 Dos horas de trabajo
 Una hora de espera (antes de trabajar y después)
 Dos horas de subida

Hacían una sola marea al día, pero a veces era posible hacer dos, lo que resultaba provechoso siempre y cuando hubiera bastante arena. Pero el trabajo, de durísimo que resultaba, impedía hacer dos mareas más de uno o dos días seguidos, o como mucho durante una semana si el arenero estaba bien pertrechado de musculatura y resistencia. Por eso, Ignacio Lurgain insistía a su padre para que compraran una motora que les ahorrara esfuerzos y tiempo, a lo cual siempre le respondía que eso *era cosa de vagos*.

Resultaba imposible trabajar siempre que se dieran una de estas dos circunstancias:

- Cuando había *golpe de mar*, que así llamaban al mar en mal estado.
- Cuando había *golpe de agua*, para los areneros sinónimo de avenidas de agua por lluvias torrenciales

También cuando sopla *viento sur* es peligroso, pues al empujar en sentido contrario al de la gabarra ascendiendo cargada río arriba, facilita que las olas aneguen la embarcación y la hundan. De modo que con *viento sur* se cargaban sólo hasta la mitad en previsión del riesgo (*JRA*).

Las gabarras y las *chuponas* funcionaban regularmente con los mismos horarios y mareas que los gabarreros.

En el Bidasoa

También los areneros del río Bidasoa se adaptaban a las directrices impuestas por la naturaleza. Bajaban con la marea, empleando una media hora. En recoger la arena tardaban unas dos horas y luego tenían que esperar a que volviera la pleamar para ascender por espacio de unos treinta minutos. El tiempo de espera lo pasaban durmiendo o pescando. Si de regreso soplaban viento, ponían dos palos clavados en la arena con un saco entre ellos para que hiciera las veces de vela, y clavaban la pala, la *txuku-pala* y todo lo que tenían a mano con idéntico propósito (FAO). En resumen por cada marea tardaban en ir, cargar y volver entre 4 y 5 horas.

En el Urola

José María Oliden conducía la gabarra del muelle a la desembocadura del río, donde la atracaba unas dos horas y media antes de la bajamar o *marea tonta* (sic). Mientras tanto volvía al pueblo, y advertía a sus dos compañeros de la hora en que deberían estar allí. Llegado el momento, la embarcación estaba ya en seco y se podía trabajar fácilmente. Empleaban una hora entre los tres en cargar las 15 toneladas de arena, bien equilibrada para evitar el hundimiento.

Alrededor de dos horas y media después la altamar ponía a flote la gabarra, momento que aprovechaban para regresar al embarcadero, viaje que llevaba unos quince minutos si había *marea viva*, y hasta una hora si las aguas bajaban agitadas.

En semanas alternativas hacían dos mareas diarias: primero, porque el esfuerzo era grande, y segundo porque los del equipo de José María Oliden tenían otros trabajos complementarios (estibadores, *baserritarras*, etc.). Aún así, mantuvieron la doble marea cada dos semanas pese a que a menudo ello les supusiera "dormir una hora de día y otra de noche".

Distinto era el caso —excepcional— de que hubiera *KOSKA ONA* o *CORTE BUENO*, fenómeno posterior a las riadas. Tras su paso, la corriente arrastra toda la arena que cubre la desembocadura del río, dejando tan solo un desmante en las orillas; así, no es preciso que encalle la gabarra para poder cargar, sino que desde el mismo nivel de la borda se puede arrojar arena a paladas del desmante con lo que la labor se simplifica al máximo. En poco más de media hora ellos aprovechaban para llenar la gabarra y en un mismo día transportaban hasta 60 toneladas con suma tranquilidad.

Por el contrario, con mar de fondo o en general mal estado de las aguas —*TIRAÑA*—, no podían salir. Si lo hacían cuando el río traía mucho líquido pero tomando la precaución de cargar menos, pues en el agua dulce la gabarra flota menos que en la salada.

En Deba

Como ha quedado dicho, la recogida de arena se efectuaba aquí desde la costa, de modo que la mecánica del trabajo era muy distinta.

Por la mañana acudía cada uno a marcar su zona (a la manera ya indicada) y bajaban a la playa a cargar el *bolketia*,

carro de madera con grandes ruedas de radios de unos 120 cm. de diámetro y unos 20 cm. de ancho, con llantas de hierro y caja abatible. Disponía de un pasador o *ziri* para sujetar la parte delantera del volquete, de tal guisa que una vez cargado se quitaba el pasador y entre dos personas se inclinaba para vaciarlo rápidamente. Era pues necesario que la carga estuviera bien repartida al objeto de facilitar la operación. Para volcar la carga interesa que esté en la parte trasera, pero para el trabajo de los bueyes es preferible la parte delantera; en suma, se procuraba extender lo máximo posible la carga. Este *bolketia* tenía una capacidad de un metro cúbico aproximadamente (algo más de una tonelada de arena) y entre dos personas lo llenaban en un cuarto de hora con unas simples palas.

Una vez lleno se subía a la carretera y allí se arrojaba, descendiendo de nuevo a por más arena. Si ese día había abundante material, se repetía la labor y podía llegar a sacarse hasta doce metros cúbicos, que se dejaban amontonados en la carretera para su recogida por los camiones. Estos solían ser de unos 3 metros cúbicos de capacidad, y había algunos de la marca GMC —de los que se usaron en la última guerra europea— con diez ruedas, que se atrevían a entrar directamente en la playa.

Cuando la arena se enviaba por tren, cargaban luego en otro carro preparado al efecto, de cuatro ruedas y articuladas las delanteras, con capacidad para tres metros cúbicos (*MEA*).

A veces, aunque no era corriente, si coincidían las mareas (ellos nunca trabajaban de noche) y si había arena suficiente, acudían a sacarla dos veces: una por la mañana y otra por la tarde.

Se trabajaba menos en verano ya que en esos meses el campo requería toda la atención. En cambio en invierno, que las labores del campo son menores, se trabajaba más en la extracción de la arena (*MEA*).

ALIMENTACIÓN

En el Urumea

Por norma general los gabarreros llevaban un refrigerio cuando a la hora habitual de comer les tocaba estar en faena, o un buen almuerzo (bocadillo o cazuela y bota de vino, o fruta según los gustos). A fin de que pudieran comer caliente, los hijos de algunos areneros acudían al río para, desde la barandilla, entregársela (*JSI*). Una vez terminado el trabajo y llegados al *puerto* (sic) comían allí algo caliente, que bien habían dejado antes de salir o bien les llevaban de casa, y que calentaban en el lugar (*JRA*). Joaquín San Sebastián, al decir de sus familiares, aunque llevara comida solía volver a casa con mucho hambre y de muy mal humor. Le gustaban los alimentos picantes y fuertes: guindillas, ajos y vino sobre todo. A este particular apunta Ignacio Lurgain: "a todos los gabarreros que conocí les encantaba la comida picante, que además ingerían en abundancia".

Otras veces, cuando bajaban de mañana y una vez atracada la gabarra debían esperar al descenso de la marea, se reunían los gabarreros a almorzar en la mencionada *Sidrería Irunesketa* o *de las irunesas* (*JSI, AEI*).

Ya en las *chupona*, tenían un pequeño *camping-gas* para calentar la comida que llevaban de casa (*AEI*).

Las mujeres, sabiendo la hora aproximada en que volvían los hombres del trabajo, siempre tenían preparada una copiosa y fuerte comida (*IL*).

En el Bidasoa

No solían llevar comida generalmente (téngase en cuenta que no existía tanta dependencia de las mareas como en el Urumea) (*BII*). A lo más, un bocadillo para el *amaiketako* o una cazuela y la imprescindible bota de vino (*FAO, IAM*).

En el Urola

Josemari Oliden durante la jornada tomaba un bocadillo y un trago de la bota. Dice que las grandes comidas las reservaban para las horas libres, reuniéndose al efecto en el bar *El Ciervo*, popularmente llamado *Justa* por su dueña y cocinera. Allí se regalaban pantagruélicas *afari-meriendas*.

En Deba

Los areneros que trabajaban con carros desde la playa de Ondar- beltz, en función de la arena que había y por ende de las horas de trabajo, se aprovisionaban de algún bocadillo y la bota para almorzar.

VESTIMENTA

En el Urumea

Usaban dos ropas distintas, una para navegar y otra vieja para trabajar; ésta última consistía en un pantalón —habitualmente hecho de una manta vieja— y un jersey; no usaban ropa interior para este trabajo. Nada más salir del agua, se quitaban ambas prendas y se volvían a poner la ropa seca para regresar con la gabarra llena a casa, en donde ponían la ropa de trabajo a secar sobre el fogón (*JII*). Cuando llovía se cubrían con un sacco, a semejanza de la costumbre *baserritarra* (*JSI*).

También a veces dejaban la ropa mojada a secar en el mismo cargadero, bajo las tolvas, pues corría un viento constante y no se mojaba cuando llovía. Como se comprenderá, no era extraño que a menudo tuvieran que ponerse la ropa aún mojada de la víspera. Esta es otra de las razones que a los viejos gabarreros les hace todavía hoy exclamar: "¡era un trabajo muy duro!" (*IL*).

Para los pies usaban alpargatas de cáñamo, y en caso de lluvia un gorro en la cabeza (*JSS*).

Según Antonio Erdozia Iriarte del Caserío Goyaz-Aundi, en tiempo de su padre Ignacio, para impermeabilizar la ropa se impregnaba en aceites, igual que hacían los pescadores. La aparición de los *siras* (chubasqueros) y la ropa de agua se recibió como un gran beneficio (*AEI*).

En invierno, con tiempo frío, el peor rato que pasaba el arenero era al salir del agua después de llenar la barca, más duro incluso que sumergirse pues en ocasiones estaba a mejor temperatura que el ambiente exterior. Al salir, según dicen, "te pega el viento, y si te domina el frío ya no puedes entrar en calor. Hay, pues, que cambiarse de ropa inmediatamente". Por eso

en invierno evitaban abandonar el agua hasta que estuviera terminada la labor. Una vez afuera se cambiaban de ropa (no usaban nada para secarse) y, aunque permanecían mojados, como se seguía en actividad achicando agua —*atxukar* que llaman ellos—, e impulsando la gabarra cargada río arriba, pronto empezaban a sudar y entraban rápidamente en calor (*IL*).

En invierno bajaba un agua extraordinariamente fría, casi helada, y en cambio la del mar que entraba en el río —efecto que designaban *tiraña*— estaba más bien templada, por lo que en principio era un alivio, como dijimos, sumergir medio cuerpo en el lecho, pese a que poco a poco se iba perdiendo su efecto aliviador por culpa del constante fluir del río (*JRA*).

En el Bidasoa

Distinta era la situación de los gabarreros del río Bidasoa ya que, según supimos líneas arriba, la arena se cargaba generalmente en seco. Como no había en consecuencia necesidad de entrar en el agua, tampoco debían cambiarse de ropa. No obstante, en aquellas circunstancias que fuera imprescindible sumergirse se ponían, como sus colegas del Urumea, una



Antonio Lurgain cubierto con *sira*

vestimenta especial que nada más salir cambiaban por otra seca. En invierno la ropa vieja, pese a que se ponía a secar en cuanto llegaban a casa, amanecía al día siguiente como una piedra (FAO, IAM).

En el Urola

Al trabajar siempre en seco, no tenían problemas de ropa. Si llovía, les bastaba ponerse un saco encima.

Combatían los fríos del invierno con un pequeño brasero ubicado en la *TXOPAPEA* (JMO).

En Deba

Los areneros que extraían arena desde la playa usaban una misma ropa para faenar, pues no tenían que introducirse en el agua. Caso que lloviera mucho no salían a trabajar, y si lo hacían se protegían con un simple saco (MEA).

SEGURIDAD LABORAL

A la creación de la Seguridad Social algunos gabarreros por cuenta ajena -en principio muy pocos- ingresaron en el régimen a iniciativa de sus patronos (JRA).

Por otra parte, llama la atención la gran cantidad de gabarreros que, habiéndose pasado toda una vida en el agua, jamás aprendieron a nadar. Es un fenómeno característico y común a muchos pescadores y gentes del mar que merecería un detenido estudio. Uno se pregunta si el rasgo denota temeridad o un respeto casi místico por las aguas y su sobrehumano poder. Quede aquí constancia del hecho, y pasemos a los ejemplos que nos cuentan los informantes.

En el Urumea

Tendría 14 ó 15 años Ignacio Lurgain cuando, cierto día que su padre se dedicaba a calafatear la gabarra ("dándole *Pich*" dice él) en la zona de la *Tintorería Prieto* del barrio de Loyola (frente a la actual *Clínica Martín Santos*), una gota de breca caliente le alcanzó en el ojo produciéndole un profundo dolor que le impidió salir con la gabarra varios días. Ante las circunstancias, Ignacio decidió coger por su cuenta la gabarra para sustituir a su padre. Así se inició en el trabajo que ocuparía el resto de su vida.

Al margen de esto, Ignacio Lurgain recuerda que tuvo un accidente bastante grave. Marchaban unidas tres gabarras, cuando a la altura del puente de Santa Catalina encontraron *tirañas*, esto es pequeñas olas que hacían subir rápidamente el nivel de las aguas; además, el viento soplaba del sur provocando *corderitos* o *katxopas*, (olitas provocadas por el viento) una de las cuales entró en la gabarra de Miramón. Ignacio corrió a tirar el ancla para separar su gabarra de la del compañero, pero al estar atadas se hundieron ambas, no así la del padre. Por cierto que ni el padre de Ignacio ni Miramón sabían nadar, y justo les dio tiempo a saltar a la única gabarra que permanecía a flote para salvarse. A los 3 ó 4 días acudieron con otros compañeros al lugar y encontraron que la de Ignacio había salido a la superficie, aunque boca abajo y sujeta al ancla. Luego, con unos hombres-rana y la ayuda de un *katxo*, se reflotó la otra y las subieron ambas al puerto de Loyola.

Joaquín San Sebastián también nos ha relatado un accidente, este mucho más grave, que le dejó marcado para siempre. Cierta 17 de julio volvía, como era costumbre, con su gabarra unida por la popa a la de un compañero, apodado *San Juan*, ambas bien repletas. Tal vez por estar demasiado llenas y entrarles agua, por una mala maniobra o por el mal estado del río, las dos embarcaciones naufragaron y *San Juan*, que tampoco sabía nadar, se ahogó. La inevitable sensación de culpa que embarga a todo ser humano en circunstancias parecidas, dejó a Joaquín maltrecho y enfermo durante varios días (JSS). Por otra parte, esta noticia debió impactar enormemente a todos los del gremio, pues han sido varios los informantes que me han citado este hecho.

Comenta por su parte Jose Ramón Arruti que él se cayó dos veces al agua. La primera con 19 años, cuando aún no sabía nadar. Eran las 6 de la mañana de un día de invierno y no había amanecido, cuando en un descuido se le escapó la agalla y, al ir a cogerla instintivamente, se desequilibró y cayó al río. Se agarró como pudo hasta que el gabarrero Ignacio Sagarzazu se acercó y le sacó. Otra vez, junto al puente de Antoneko-korrene, subía cargado y una motora al pasar agitó tanto las aguas que entraron en la gabarra y produjo su hundimiento con toda la tripulación, por fortuna sin mayores consecuencias.

En el Bidasoa

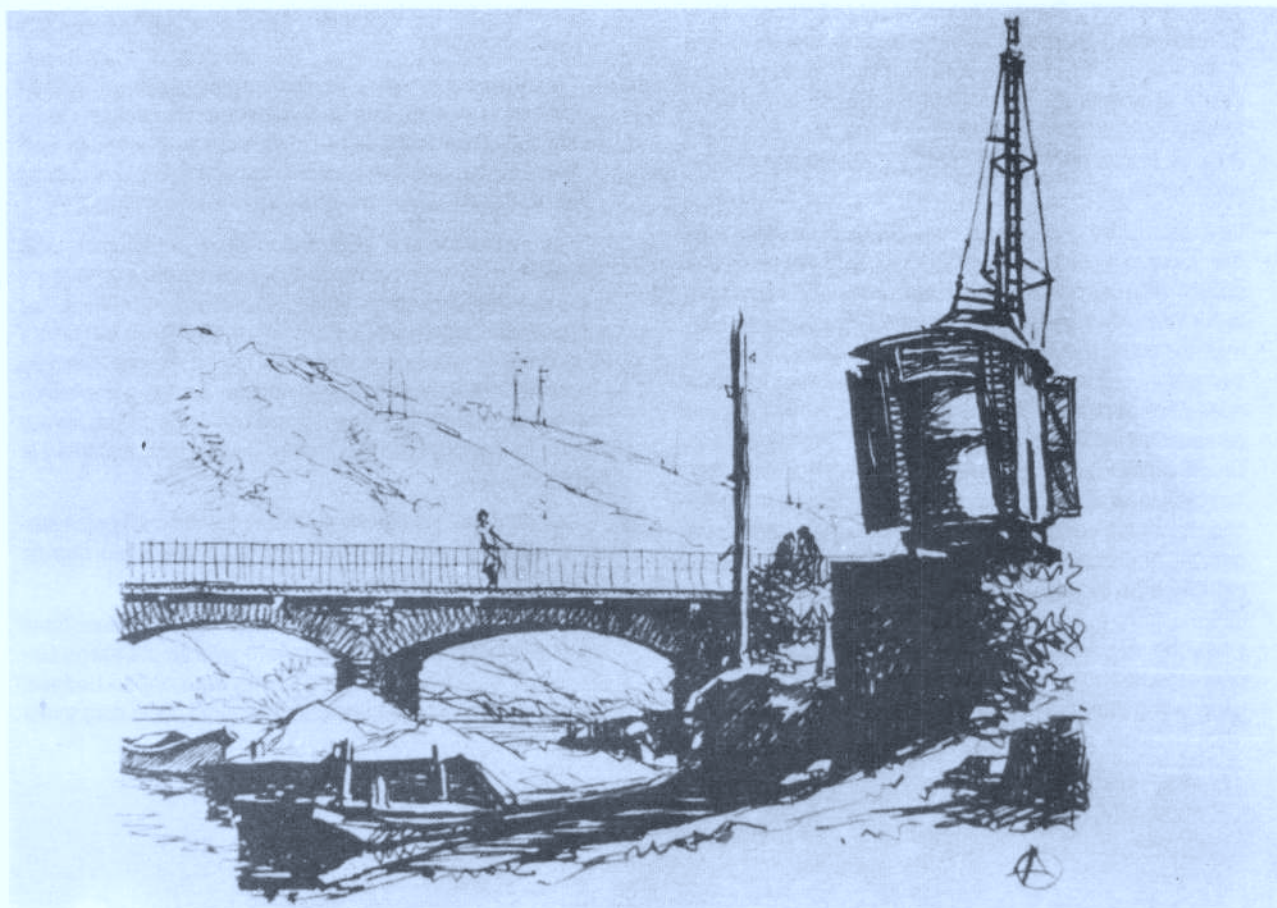
Tampoco Constantino Iridoí Echaide ha olvidado el pésimo efecto que causaba el viento sur en el desarrollo de su trabajo, toda vez que les obligaba a volver con menos material y tenían que ir dos personas en cada gabarra para cargar rápidamente. Cierta día, a causa del viento sur, se le hundió la gabarra llena de arena junto al *puntal*. Volvieron un día después con marea baja y ataron la embarcación a otra, de forma que al subir la marea salió a flote. La llevaron a la playa y con la bajamar la descargaron y listo: "Al día siguiente a trabajar de nuevo" —apostilla Iridoí.

Gregorio Olasagasti dice que también se hundían con cierta frecuencia por un golpe de mar o por sobrecarga. En estos casos esperaban a que bajara la marea para descargarla, luego la ataban a otra gabarra con una cuerda y, con la pleamar, la sacaban fuera del agua y la dejaban un par de días para que seicara.

Ignacio Arburu Mendiburu cayó tres veces al agua. Dos cuando la *borta* se le quedó clavada y la barca siguió adelante; y otra, hacia 1959, mientras enseñaba el oficio a los Sagarzazu —Juanito y Antonio— del caserío Sainduberri, en que volcó por exceso de carga y estuvo a punto de ahogarse a consecuencia del peso que se le vino encima.

En el Urola

José María Oliden, de Zumaia, tiene el singular honor de haber salvado a diecisiete personas de morir ahogados en diferentes momentos de su dilatada vida profesional. El hecho de que trabajara siempre en seco, cerca de la playa, le permitía observar desde un lugar privilegiado los movimientos de los bañistas, de suerte que cuando se presentaba un problema él abandonaba su quehacer y se arrojaba al agua. Dice que la mayoría de ellos eran gente del interior de la provincia, que no



Dibujo de Agustín Ansa representando la grúa de descarga de arena del Urumea en el barrio de Loyola (del libro SAN SEBASTIAN, editado en 1950)

sabían nadar ni conocían las peculiaridades de las corrientes marinas del lugar.

En otra ocasión fue él quien estuvo a punto de perecer. Acababa de llegar a la gabarra y, de agotado que se sentía, decidió dormir bajo la *txopapea* mientras subía la marea. Pero no se acordó que había dejado abierto el *zipote* o tapón para la evacuación del agua, y mientras él dormía no sólo se liberó todo el líquido sino que, con la subida de la marea, volvió a llenarse y se inundó la gabarra. Para cuando José María se despertó, el agua le cubría ya por encima de la cintura.

Considera este gabarrero que la mayor dificultad se presentaba siempre que surgía una avenida de agua repentina desde río arriba, que llama *UJALA*. En su opinión era aún más peligroso que las *ARDI-GAIZTUAK* o *corderos malos*, pequeñas olas causadas por el viento que a menudo también les traían complicaciones.

PERMISO DE ARENA

Una vez al mes, los areneros se presentaban en la Comandancia de Marina para abonar su correspondiente *Permiso de Arena*. Según las normas establecidas, debían declarar cuánto habían obtenido durante el mes anterior, y sobre esa cantidad les cobraban un porcentaje. Claro está que no se pedía una

exactitud matemática, sino sólo *más o menos*, por lo que ellos casi siempre decían *menos que más*. Tampoco las autoridades, dicho sea en su honor, se preocupaban demasiado a la vista del sufrido trabajo del arenero y la insignificancia que el impuesto representaba para las arcas de las comandancias.

LOS PRODUCTOS: CLASES DE ARENA Y GRAVA

En el Urumea

Los areneros del Urumea recogían un promedio de unos 40 metros cúbicos a la semana a cambio de —en el año 1960— 2.400 pts., o sea a 60 pts./mt.³ (JS).

Constructores y albañiles solicitaban arena como materia prima, y los caseros para mezclarla con helecho a la hora de confeccionar camas de ganado.

Otra de las utilidades era la fabricación de *mortero* que, mezclando arena con cal, algunos areneros preparaban (en la zona que ocupa hoy el frontón del barrio de Loyola) por encargo de constructores y maestros de obra (IL).

La arena recogida podía ser de varias clases:

- La *negra*, que es arena *dulce* de río (de la zona no salada) y que lleva incorporada ciertos barros en su composición. Si hacemos una bola con esta arena no se deshace, está

como *muerta* (IL). Puesta a la luz del sol se blanquea algo. Es más cómoda para trabajar en la albañilería pues retiene mejor el agua (PEE). Ésta se obtenía en el Urumea, río arriba desde el puente de Santa Catalina. Desde el de María Cristina hasta la zona paralela al asilo San José de la calle Prim, se extraía arena más oscura y de esta zona en adelante grava (JRA).

- La *blanca* (JRA) o *roja* según otros (PEE) es de playa o de mar y, por lo tanto, salada y más *viva* (IL). Si hacemos una bola con ella se nos deshace en las manos (IL). Es peor para la construcción pues no retiene tanto el agua. Ocurre además que cuando se termina la obra, la parte de sal que lleva siempre incorporada cristaliza al perder el agua, se blanquea y si está pintada cambia de color. Hacia 1974 dejaron de sacarla pues ya nadie la pedía (PEE). Se obtenía en el Urumea entre los puentes de Santa Catalina y Kursaal (JRA). También la usaban los caseros para, mezclada con helecho, hacer las camas de los animales: se echaban unas paladas de arena y encima el helecho. Cada semana se les cambiaba de cama (hoy se les cambia al día, pero no se utiliza la arena pues saldría caro). El producto final de arena y helecho mezclado con estiércol era además muy bueno para el campo como abono. Comúnmente, el casero encargaba una gabarra de arena cada veinte días o un mes, y

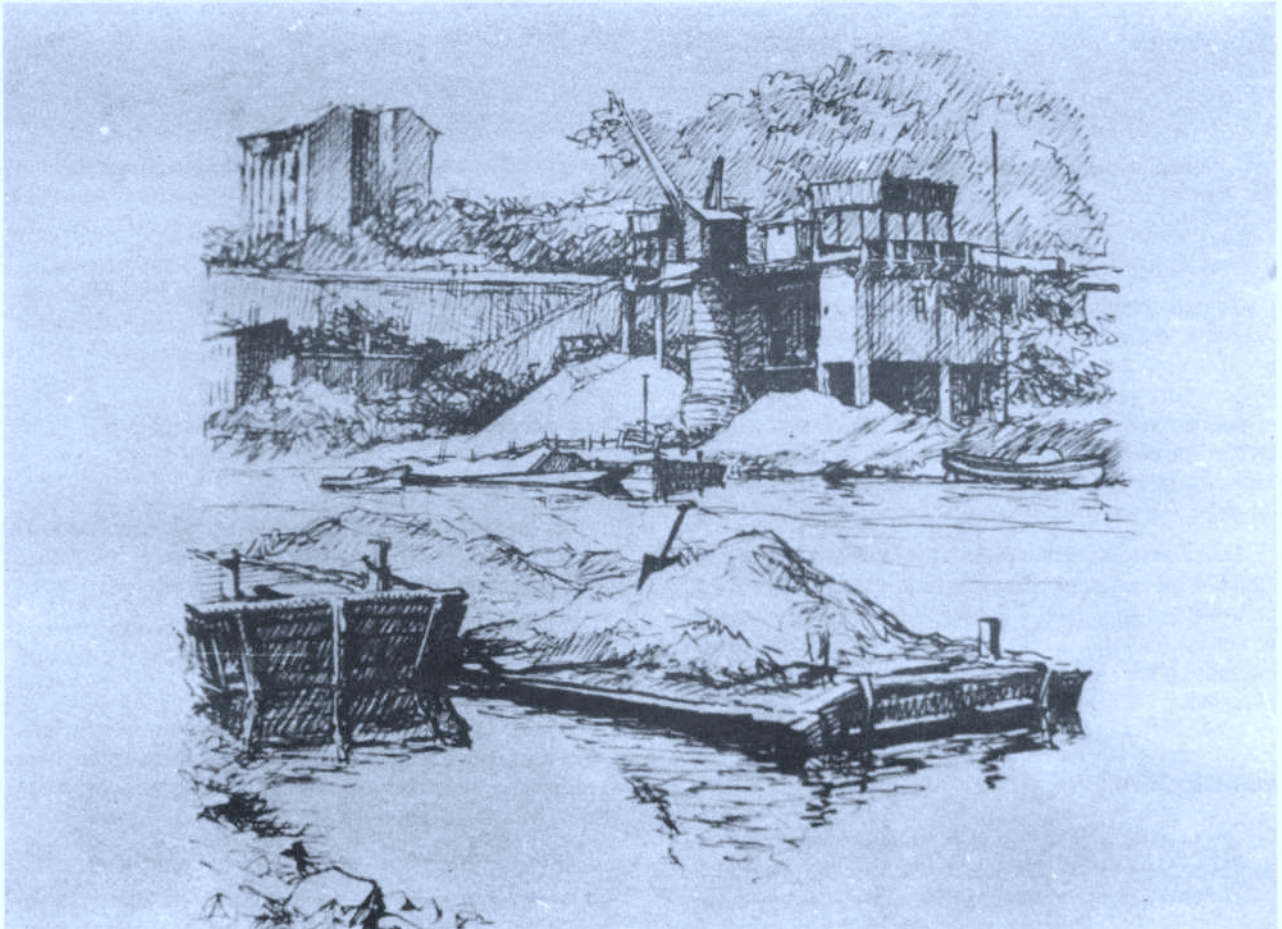
pasaba a recogerla con su carro al puerto más próximo a su caserío (AEI).

- La *grava* es una mezcla de piedra y arena en mayor proporción de la primera que de la segunda. Con frecuencia se sacaba con la draga del río Urumea desde el asilo San José hacia arriba. También la había muy buena frente al colegio de Mundáiz y en la zona de Portutxo aguas arriba (JRA).

Los meses idóneos para sacar arena del Urumea eran enero, febrero, marzo y abril. En mayo empezaba a escasear y había que desplazarse a la zona del *kakatoki* o al *txoko*, donde aún quedaba algo. Igual ocurría entre los meses de junio y septiembre. En octubre de nuevo proliferaba la arena, mientras que noviembre y diciembre eran óptimos para el arenero (nótese que la *temporada alta* de recogida coincide con los meses más desfavorables para este trabajo, por las temperaturas y la humedad) (AEI).

Las llamadas *mareas vivas* (crecientes del mar) dejan arena, al contrario que las *muertas* (mareas menores) que no arrastran consigo apenas nada de arena (AEI).

A este respecto, nos parece curioso el comentario que hace Antonio Erdozia Iriarte. Este gabarrero vivía en el Caserío Goyaz-aundi, situado en un alto sobre la vega del río Urumea. Cada jornada bajaba andando al barrio de Loyola para tomar



La grúa situada en el lado opuesto, obra del mismo autor. Puede verse el *sangurro* para calcular el volumen

su gabarra. Pero casi a medio camino, le bastaba mirar al río y según cómo viera las *tirañas* (corrientes río arriba provocadas por la subida de la marea, que en Hondarribia llaman *tiras*), sabía ya el estado de la mar. Así que, en más de una ocasión, se daba la vuelta en este punto y volvía a casa, pues sin necesidad de otra comprobación sabía que la jornada no era propicia para la labor. También cuenta Erdozia que el sonido del mar le indicaba su estado, ya que cuando era fuerte se oía desde su propio caserío (del que estaba separado aproximadamente por unos 3.300 metros en línea recta).

En el Bidasoa

En el Bidasoa recogían grava y arena negra desde dentro del agua, de modo que siempre cargaban material mojado. Por el contrario, tomábase la arena blanca y el abono de los islotes que se formaban una vez secos si acaso hubiera llovido, pues sólo así podía introducirse en las gabarras hasta 3 ó 4 mt.³ con auxilio de los suplementos laterales, aquí llamados falcas, volumen que quedaba reducido en al menos un metro cúbico en caso de humedad. Por eso, a veces amontonaban el material y esperaban a que secase para cargar.

Los areneros del Bidasoa hacían acopio fundamentalmente de arena para abono, y también algo de arena común que, al decir de Constantino Irídoi Echaide, vendían a la marmolería *Fábricas Arteché* de Oiartzun (*BII*).

En el Urola

En la desembocadura del río Urola las tres generaciones de la familia Oliden recogían arena, y casi siempre por encargo. Nunca se dedicaron a otros materiales.

Cuando el oficio empezó a decaer optaron por ir amontonando la arena extraída, para beneficio de los clientes que podían pasar en cualquier momento a recoger la cantidad que tuvieran necesidad. Además, al permanecer en contacto con el aire se desalaba el material y se volvía más apto para los constructores. El inconveniente radicaba en que después había que cargarlo en el camión a mano, con el consiguiente desgaste físico, evitado siempre que se vertiera directamente con grúa desde la gabarra.

En Deba

Se extraía arena de la playa de Ondar-beltz, a unos 300 metros de la Casa de Urasandi de la familia Egaña. Los compradores la utilizaban en obras y como abrasivo para el corte de mármol en las canteras, aunque tampoco faltaba quien demandara para los lechos del ganado.

Los clientes eran normalmente de la misma comarca, en especial desde la cuenca del Deba hasta Arrasate, a los que se hacía llegar el material normalmente por tren si se trataba de una cantidad considerable. En estos casos el cliente llamaba por teléfono a la estación para que les transmitieran el pedido. También guardaban montones de arena en reserva, de tal modo que los camiones pasaban a recogerla en cualquier momento siempre que la demanda no fuera muy grande.

Habituales clientes eran los propios ferrocarriles, que la usaban para un óptimo agarre de la máquina a las vías cuando ésta debía subir alguna pendiente.

Con las mareas vivas solía llenarse la playa de gravilla en lugar de arena. Entonces, los camiones se llevaban la gravilla, a falta de otra cosa, para no perder el viaje.

La arena que vendían tenía algo de sal, lo cual no era obstáculo ni para constructores ni para marmolistas. Pero los Egaña tenían un cliente de Oñati que cultivaba espárragos, para quien dejaban la arena reposando a la intemperie durante 20 días o un mes: con ayuda del aire y la lluvia se desalaba óptimamente (*MEA*).

TARIFAS

En el Urumea

El volumen de arena se estimaba a ojo por el encargado de la empresa que la adquiría. Éste señalaba cuántos metros cúbicos traía y lo multiplicaba por el precio acordado o establecido (*JII*). Luego se empezaría a emplear la grúa, que descargaba directamente la arena de las gabarras para depositarla en unos embudos de un metro cúbico de capacidad que ellos llamaban *sangurros*, con lo que la medición resultaba más exacta.

Como es lógico, el precio por metro cúbico de arena varió a lo largo del tiempo. Veamos algunos datos:

AÑO	PTS./Mt. ³ ARENA	GANANCIA POR GABARRA (cada una de 8 mt. ³)
1945	11	88 Pts.
1956	35	280 Pts.

En cuanto a la arena para la construcción, que adquirían constructores y albañiles, osciló en la siguiente proporción aproximada, igual fuera negra o roja (*PEE*):

<i>Antes de la guerra:</i>	4 pts./mt. ³
<i>En 1957:</i>	70 pts./mt. ³
<i>En 1989:</i>	1.400 pts./mt. ³

A la entrega de la arena recibían el vale correspondiente por su importe, y la *etxeoandre* de la casa semanalmente pasaba por la oficina de la empresa a cobrar. En el caso de Ignacio Lurgain, era su madre Juanita la que se ocupaba de cobrar las cuentas del padre y del hijo. Era una mujer fuerte, acostumbrada a cargar arena en los carros, algo que hacía con más maestría que muchos hombres.

En el Urola

Los Oliden contrataban a sus trabajadores con porcentajes de ganancia. Alrededor del año 1960 por cada tonelada recibían 15 pts. cada uno. José María vendía la misma cantidad a 70 pts., pero a la diferencia que le quedaba debía restar los gastos de grúa, mantenimiento e impuestos.

En Deba

La arena que se extraía de la playa de Ondar-beltz se vendía hacia 1950 a 5 duros el metro cúbico (*MEA*).



Descargadero de arena del barrio de Amute, a orillas del Bidasoa

OTRAS ACTIVIDADES Y OCIO PESCA

En el Urumea

Como auxilio a la economía familiar, muchos gabarreros practicaban la pesca, aprovechando así el tiempo muerto que quedaba desde que cargaban la gabarra (bajamar para llegar al fondo con la pala) hasta que empezaba a subir la marea y podían ya remontar el río, lo que hacía un buen servicio en la alimentación familiar: almejas, corcones —que saltaban a veces a las barcas—, cangrejos, etc. (*JSS, JII*).

A menudo el padre de Ignacio Lurgain recogía almejas mientras aguardaba a que bajara la marea, las metía en un bolsa que sempiternamente llevaba consigo, y una vez estuviera cargada su gabarra aprovechaba el tiempo de espera para ir al mercado donostiarra de La Brecha a venderlas.

En el Bidasoa

Juan Arruabarrena recuerda que su padre Miguel (que dejó el oficio en tiempo de la guerra) pescó una vez, de una forma tan poco ortodoxa como es propinándole un palazo, un salmón que se introdujo en su barca.

Ya a los 15 años de edad Constantino Iridoi Echaide salía —según marcaran, las fases de la luna— en *lantxa* a pescar angulas con un farolillo para atraerlas, una *baia* o cedazo para cogerlas y una caja donde guardarlas. Una vez en casa se cocían con tabaco y las mujeres las llevaban a vender al mercado de Irún. Recuerda que en el año 1932 se vendían a 10 pts./kilo. Si, estando en estas lides, *sonaba* la tormenta, sus familiares encendían una vela para que nada le sucediera (*BII*).

La familia Olasagasti se ganaba la vida con la gabarra, sea recogiendo y transportando arena, sea pescando desde ella *angulak* (angulas), *izokia* (salmón, que Florencio llegó a coger en un solo día once piezas), *angilak* (anguilas), *trutxak* (tru-

chas), *lupia* (lubina), *kalamarruak* (cangrejos), *zabalua* (platusa), corcones, mejillones, etc.

Para las almejas usan todavía una especie de cestillo de alambre que elimina la arena y que llaman *atomika*; tiene un largo mango y se opera con él desde la gabarra misma (*FAO*). Otros llamaban a este instrumento *rastrillo* (*IAM*).

Era, pues, bastante corriente que los gabarreros se dedicaran a la pesca (con fines lógicamente más prácticos que deportivos) durante los muchos momentos de espera habituales en el oficio.

En el Oria

El gabarrero Benito Lizarreta Irastorza dice que fue y sigue siendo pescador de angulas. Para ello, además de la *ala*, utiliza una red o *baia* unida a un largo mango —*kertena*—, un farol —*paol*— sujeto a una base instalada en la gabarra al efecto y que llaman *paol-ola*, y un cajón para guardar las angulas —*txitxarrin-aska*—.

Según Benito ahora hay muy poca angula: difícilmente cogen en una noche más de un kilo o kilo y medio entre dos hombres, con lo que justo cubren para pagar el gasoil de la motora.

HALLAZGOS

Aunque no pueda citarse entre los recursos habituales, digamos a título de anécdota que en ciertas ocasiones los gabarreros —especialmente con la draga— encontraban en el fondo de los ríos algunos objetos de valor, como cadenas de oro, medallitas, etc. (*IL*). Así, Joaquín San Sebastián encontró una vez un precioso florero de cristal con una gran flor de lis grabada y más tarde otro de porcelana. También Joaquín rescató anillos y sombreros a paseantes mientras estaba a bordo de su embarcación. Cadenitas de oro, monedas y otros

pequeños objetos aparecían frecuentemente entre la arena extraída con *chupona* (JMO).

Más tétrica es la información que me hizo uno de los muchos gabarreros que entrevisté: según él, a veces también encontraban en el lecho del río cadáveres de bebés recién nacidos. Al decir de este informante, en una situación así ellos seguían con su trabajo como si nada, pues solo complicaciones les acarrearía meter la nariz en el asunto. "Eran tiempos en los que la vida era muy muy dura", termina diciendo.

FIESTA PATRONAL

La fiesta patronal de los gabarreros, como de las restantes gentes del mar, se celebraba el 16 de julio, Virgen del Carmen. Por supuesto, ese día no trabajaban en la gabarra aunque sí lo hacían en casa o en la huerta (JSS, JSI).

En el único lugar donde recogemos una variante es en Zumaia. Allí sólo se respetaba la festividad del santo patrón de la villa, San Telmo. En la fecha, la gabarra de la familia Oliden servía para el juego de la cucaña y para trasladar al jurado de la competición de traineras.

APUESTAS

Común a tantos otros oficios, también entre los gabarreros se entablaban discusiones sobre quién era el mejor, a pesar de que al margen de vanidades todos conocían a los más diestros. Por ejemplo, sacando arena desde la gabarra con la *atxurra* destacaba Antonio Lurgain, quien al decir de su hijo con un movimiento rápido extraía más velozmente que nadie la mayor cantidad de arena que imaginarse pueda. Pero si de operar

GLOSARIO

(Utilizamos cursivas para indicar los términos en euskera o derivados del castellano en contexto euskaldún)

Achicar	Bajamar	Chupona	<i>Goiko-Bornua</i>
<i>Agaia</i>	<i>Beheko-Bornua</i>	Draga	Grava
Agalla	<i>Bolketia</i>	<i>Edergailua</i>	Gravilla
<i>Agia</i>	<i>Borta</i>	<i>Ertza</i>	<i>Gurboiona</i>
<i>Ala</i>	<i>Borta-Burnia</i>	Eslora	<i>Kabarra</i>
<i>Ala-Aundia</i>	<i>Branka</i>	Estopa	<i>Kael</i>
<i>Ala-Txikia</i>	<i>Branka-Burni</i>	Falca	<i>Kaela</i>
Ancla	Brea	<i>Falka</i>	<i>Kakatoki</i>
<i>Ardi-Gaiztuak</i>	<i>Brega</i>	Gabarra	<i>Kanala</i>
Arena blanca o roja	Cajón	<i>Gabarra-Aundia</i>	<i>Kalafeta</i>
Arena negra	Calafatear	<i>Gabarra-Txikia</i>	<i>Kalepeta</i>
<i>Arrauna</i>	Cargadero/Descargadero	Gabarrón	<i>Katxo</i>
<i>Atomika</i>	Corderitos	<i>Galipota</i>	<i>Katxopa</i>
<i>Atxikar</i>	Corderos malos	Galipote	<i>Kazua</i>
<i>Atxurra</i>	Corte bueno	<i>Galla</i>	<i>Kerlena</i>
<i>Aurrekua</i>	Costilla	Golpe de agua	<i>Koska-Ona</i>
<i>Baia</i>	Cuchara	Golpe de mar	<i>Kostilla</i>

introducido en el agua hablamos, el mejor era *Txato* Lurgain, al igual que moviendo la gabarra con la agalla.

Hacia 1974 José Iztueta, alias el *Txato*, e Ignacio Lurgain cruzaron una apuesta contra Antonio Lurgain y su hermano José, para ver cuál de las dos parejas era capaz de cargar antes dos gabarras. Se apostaron una cena en ello, pero no llegó a realizarse el desafío por la oposición tajante de Antonio, que alegó *dos razones de peso*: primero porque no le divertía lidiar contra su propio hijo; y, segundo, porque tenía por principio no apostar siempre que sospechara que podía perder.

También se hacían carreras con las *txanelas* que cada gabarra llevaba para ir a tierra y volver. No obstante, dice el mismo Ignacio Lurgain, las apuestas eran raras entre los gabarreros toda vez que "eso es cosa más propia de los caseros, de la gente de tierra".

DEPORTE

Varios de los gabarreros donostiarras entrevistados fueron asimismo remeros, generalmente en la *Sociedad Loyolatarra*. Es el caso de Antonio Lurgain (durante un buen montón de años), *Txato* Iztueta Iraeta (desde los 30 años por espacio de dos) o José Sagarzazu (estuvo 17 años regateando y corrió su última competición en 1946).

Los hermanos Olasagasti Echaide fueron muy buenos remeros y ganaron varias banderas. En 1945 y 1946 los tres hermanos participaron en regatas de bateles de cuatro y ganaron dos banderas en Pasajes San Juan; obtuvieron también la bandera de San Sebastián en aguas de la bahía de La Concha los años 1941, 1943 y 1948.

<i>Kostilla-Gurbetoia</i>	<i>Pala-Aundia</i>	Tajadera	<i>Txopa-Aspilla</i>
<i>Lantxa</i>	<i>Palka</i>	Tamiz	<i>Txopapea</i>
<i>Lantzeura</i>	<i>Paol</i>	<i>Taquear</i>	<i>Txopapia</i>
Manga	<i>Paol-ola</i>	Tira	<i>Txuka-Lekua</i>
Marea muerta	Permiso de Arena	<i>Tiraña</i>	<i>Txuka-Pala</i>
Marea tonta	Pleamar	Toleta	<i>Txukar</i>
Marea viva	<i>Polaina</i>	Tolva	<i>Txuku-Pala</i>
<i>Morroí</i>	<i>Pondua</i>	<i>Tretxa</i>	<i>Txuku-Pala</i>
Mortero	Puntal	<i>Txalanta</i>	<i>Ujala</i>
<i>Mutur-Txorro</i>	<i>Punterua</i>	<i>Txanela</i>	Viento sur
<i>Mutur-Zabal</i>	Puerto	<i>Txikar</i>	Volquete
<i>Muturra</i>	Resina	<i>Txikatu</i>	<i>Zipote</i>
<i>Ondalkia</i>	<i>Sangurro</i>	<i>Txiki-Pala</i>	<i>Ziri</i>
<i>Ondartokia</i>	<i>Singar</i>	<i>Txintxarrin-aska</i>	<i>Zur-Okerra</i>
<i>Hondartzaillea</i>	Sorua	<i>Txoko</i>	
Pala	<i>Tablerua</i>	<i>Txopa</i>	