



AGUIRRE SORONDO, Antxon: “Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 639-649.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Las embarcaciones fluviales en Gipuzkoa

*Antxon Aguirre Sorondo*

## 1. UN POCO DE HISTORIA

Las técnicas actuales han facilitado el establecimiento de puentes para pasar los ríos. Por otra parte la profusión de vías de comunicación es tal que la figura del gabarrero o del «gasolino» que pasaba de una orilla a la otra se ha reducido a la mínima expresión, aunque sin desaparecer. Así vemos como en Portugal conviven el Puente Colgante con los «gasolinos», y motoras que cruzan de un lado a otro las tenebras en Pasaia, Hondarribia, Zumaia, entre otras localidades.

Pero antes había gabarreros en todos los ríos: en el paso de Ergobia sobre el Urumea, en Orio, en Deba, etc. Para cobrar por su trabajo disponían de un baremo de precios según a quién o qué pasaran (personas, mercancías, animales y hasta carros).

Sobre los gabarreros decía el famoso *Codex Calixtinus*, escrito allá por el siglo XII<sup>1</sup> para que sirviera de guía (la cursiva es nuestra):

«... a la salida de este territorio, en el Camino de Santiago, pasan dos ríos junto a la villa de San Juan de Sorde (hoy Sorde, a 32 kms. de Bayona, en la muga entre la antigua Aquitania y tierras vascas), uno por la parte derecha y el otro por la izquierda: uno se llama Gave y el otro río y no pueden cruzarse más que en barca. Los barqueros merecen la más absoluta condena, pues aunque son ríos muy estrechos, por cada persona que pasan, sea rico o pobre, cobran de tarifa una moneda, y cuatro, que reclaman violenta y abusivamente, por la caballería. Además tienen una barca pequeña, construida de un tronco de árbol, en la que apenas caben los caballos: una vez montados, hay que andar con cuidado para no caerse al agua. En consecuencia, será mejor que lleven el caballo fuera de la barca, por la corriente del río, arrastrándole por el freno. Por eso, monta en la barca con pocos, pues si se carga en exceso, pronto zozobrarán. Además muchas veces los barqueros suben tal masa de peregrinos, tras cobrarles el billete, que la nave vuelca, y los peregrinos se ahogan en las aguas, de lo que se alegran macabramente, porque así se apoderan de los despojos de los náufragos.»

El río era utilizado como principal vía de comunicación. Por él se subía el mineral y se bajaban las mercancías elaboradas en las ferrerías. Por él se acercaban los cereales, el saín o grasa de ballena, el bacalao... Por él se bajaba y subía a la gente y a los peregrinos<sup>2</sup>.

Los autores Urdangarin, Izaga y Lizarralde<sup>3</sup>, en su trabajo sobre «aleros o galluperos» señalaban que las alas del Deba del siglo XVII tenían una capacidad de carga de 15 quintales (unos 1.000 kilos) que transportaban en 7 a 8 caballerías; una eslora de unos 8 metros, una manga de un metro y un puntal de 0,20 m. Para su maniobrabilidad, ya en el Fuero de las Ferrerías de la zona de 1335 se ordenaba que junto al río se dejase camino libre, que se entiende era para que por él pudieran andar los bueyes que tiraban de las gabarras.

Esta utilización de los ríos como caminos fluviales hacía que incluso en poblaciones que hoy consideramos «tierra dentro» hubiera puerto, sean los casos de Irun, Mendaro, Usurbil o Hernani, entre otros. De esta última población escribió el historiador Lope Martínez de Isasti en 1625<sup>4</sup>:

«Hay en la jurisdicción de esta villa a cuarto de legua una casa llamada Portua, que está cerca del río Urumea, a donde viene a parar todo el maderamen que va a la villa de San Sebastián y sus astilleros para fábricas de naos, fierro, remos de galeras, botas abatidas, sillares de piedra mármol y otras muchas cosas, que van por el río abajo en tres alas, que tiene el arrendador de aquella casa, y paga cierta renta a la villa de dos a dos años. Hállanse seis herrerías de agua de personas particulares y muchos montes bravos y jarales en

1. RAVO LOZANO, Millán: *Guía del peregrino medieval*, Centro de Estudios del Camino de Santiago, Sahagún, 1989, p.32.

2. Tenemos constancia de como se subió a un predicador desde San Sebastián a Hernani en gabarra.

3. URDANGARIN, Carmelo; IZAGA, J.M.; LIZARRALDE, K.: *Oficios tradicionales*, Diputación Foral de Gipuzkoa, s/f, p. 202.

4. MARTINEZ DE ISASTI, Lope: *Compendio Historial de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa*, Reedición de La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, p. 527.

más de dos leguas y media, en que también entra la jurisdicción de San Sebastián hacia la parte de Navarra en montes francos de legua y media; para cuyo repartimiento se suelen juntar en el puesto que llaman Oriamendi...».

El señor de la casa de Murguía, en Astigarraga, tenía concesión real para la pesca por medio de nasas en el río Urumea, la cual arrendaba para obtener algunos beneficios. Pero, lógicamente, las nasas –que consistían en un juego de trampas de red tendidas sobre palos clavados en la madre del río– obstaculizaban la circulación de las embarcaciones (gabarras y, sobre todo, las clásicas alas para el transporte de géneros). Una de las más sonoras protestas tuvo lugar en 1577, cuando los aleros y ferrones de las ferrierías de Hernani y de todo el valle del Urumea se dirigen a la Junta General denunciando que, siendo el Urumea río público, libre y navegable, desde hacía un año los arrendatarios del señor de Murguía lo ocupaban de parte a parte para la pesca<sup>5</sup>.

En 1779 el alcalde de Hernani sorprende en territorio de Astigarraga a un gabarrero que conducía leña robada en los montes de Hernani hacia San Sebastián, lo que es punto de partida para un litigio que enfrentará a ambas villas, al entender Astigarraga que la primera autoridad hernaniarra se había extralimitado al ejercer justicia en jurisdicción ajena<sup>6</sup>.

Todavía en 1831, según Zuaznabar: «En el arrabal del Puerto o Portuba hay una casa lonja, y desde allí se envían por el río a San Sebastián fierro, leña, remos, maderas y otros efectos en barcos chatos y largos sin cubierta, que llaman gabarras»<sup>7</sup>.

Vemos la gran pervivencia que tuvieron los ríos como vía de transporte.

Otro tema fue el uso de las gabarras para el paso de los ríos. Así por ejemplo, la organización del paso de personas y mercancías por el Bidasoa estaba encomendada antaño a una persona elegida por las Juntas Generales, el Alcalde de Sacas, cargo remunerado por la provincia y que contaba para su actividad de casa y guardas propios, y de quien dependían los gabarreros del único paso autorizado: el de Behobia. En esta especie de puesto aduanero cargaban o descargaban las gabarras sus mercancías trasladadas de un lado al otro del Bidasoa, hasta que a mediados del siglo XVIII se levantó el primer puente de madera.

Este monopolio en el paso del Bidasoa fue defendido por la Provincia en todo tiempo. Así por ejemplo las Juntas Generales de Zumaya de 1566 acuerdan dar orden al capitán general de la Provincia para que haga cumplir la orden de quitar una gabarra que había en el Puntal de Hondarribia «e las otras que tiene en su rivera excepto la gabarra de la Provincia»<sup>8</sup>.

Hay que tener en cuenta el problema estratégico que se planteaba al construir un puente entre estos dos puntos, ya que podía facilitar la entrada a un posible ejército enemigo. Por las actas de las Juntas Generales celebradas en Deva en el año 1720 sabemos que la tropa y para su uso había construido un puente sobre el Bidasoa, anulándose el servicio de gabarra, pero una vez firmada la paz con Francia fue quitado y de nuevo se nombró un gabarrero, en este caso Martín de Lecuona, natural de Elgoibar y residente en Irún<sup>9</sup>.

Respecto al oficio de gabarrero y los problemas que algunos de ellos ocasionaron, remito al lector interesado a los trabajos que he publicado sobre el particular<sup>10</sup>.

Gracias a una escritura del siglo XVIII entre el alcalde de sacas y el maestro carpintero, junto con Marcos de Oronoz que hacía de fiador, en que establecen contrato para la construcción de una nueva gabarra grande para el paso de Behobia por un valor de 80 pesos, podemos conocer con todo detalle cómo eran aquellos elementos.

5. DIEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M.; AYERBE IRIBAR, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Tomo VI, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1990, p. 422.

6. ARCHIVO MUNICIPAL DE HERNANI (A.M.H.). C/5/M/6/10.

7. J.V.: «Hernani en 1831», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, nº 3, San Sebastián, 1953, p. 466.

8. A.M.H. E/2/1/2.

9. A.M.H. E/2/1/3.

10. «Hondartzaleak: los areneros guipuzcoanos», *Anuario de Eusko Folklore*, Tomo 37, Fundación José Miguel de Barandiarán, 1991, pp.9-38. «Los astilleros guipuzcoanos», *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 15, Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1997, pp. 161-190.

«La gabarra del puntal de Fuenterrabía», *Boletín de Estudios del Bidasoa*, nº 7, Sociedad de Estudios «Luis de Uránzu», Irún, 1990, pp. 59-66.

«Los astilleros Alberdi de Rentería», *Revista Oarso*, nº 26, Rentería, 1991, pp. 93-94.

«Los areneros/hondartzaleak de Deba», *Revista Deba*, nº 20, 1991, pp. 44-46.

«Gabarras y gabarreros en el Paso de Behobia», *Boletín de Estudios del Bidasoa*, nº 9, Sociedad de Estudios «Luis de Uránzu», Irún, 1991, pp. 83-94.

«Urumeako gabarrariak», *Loiola'ko Jaiak-93. Programa de fiestas del barrio de Loiola*, San Sebastián, 1993.

«El puerto de Hernani», *Revista Hernani*, 1998, pp. 60-63.

En las condiciones se estipula:

- El rematante, esto es el maestro carpintero, se comprometía a hacer escritura del contrato.
- Terminaría la gabarra para el día último de ese mes. Teniendo en cuenta que se escrituró el contrato el 4 de agosto, la gabarra estaría lista en tan solo 27 días.
- Toda la gabarra se realizaría con madera de roble de la mejor calidad.
- Debería poner, por lo menos, cinco clavos por cada codo.
- El alcalde o quien él nombrare revisaría la construcción, y si no era de su total satisfacción, tampoco la otra parte estaría obligada a cumplir todas las cláusulas del contrato. Si no quedara conforme, el contratante podría anular el encargo, cobrándole además todos los gastos y costas de juicio si se entablara por este motivo.
- Si el precio final superase los 80 escudos escriturados, la diferencia sería a cuenta del rematante.

El 30 de agosto de 1765, exactamente el último día estipulado para que el maestro carpintero Juan Joseph de Iguñiz terminara la gabarra, Christoval de Ansobordo, «maestro perito constructor de gabarras vecino de la villa de Urruia de la Provincia de Labort», se personó a revisar la nueva gabarra. Una vez examinada, declaró encontrarla «construida según arte, con madera de roble de la mejor calidad a lo que de presente parece, en las mismas medidas y aun con mejor disposición para aquel ministerio que la vieja que está en dicho paso, sin que le falte ninguna de las demás condiciones con que dicho Iguñiz hizo su remate». Como curiosidad indicaremos que el dicho Christoval de Ansobordo se expresaba en «Ydioma bulgar bascongado»<sup>11</sup>.

Tenemos otra escritura del año 1801 sobre la construcción de otra gabarra para el paso de Behobia. Ese año la Provincia encargó al alcalde de sacas, a la sazón Juan Antonio de Olazábal y Beroi, contratara a un especialista en estas lides. Para ello colocaron en el portal de su propia casa y en la ciudad de Fuenterrabía pasquines advirtiendo los días en que se sacaría a puja la obra, cuyas bases y condiciones estaban en poder del escribano para todos los interesados<sup>12</sup>.

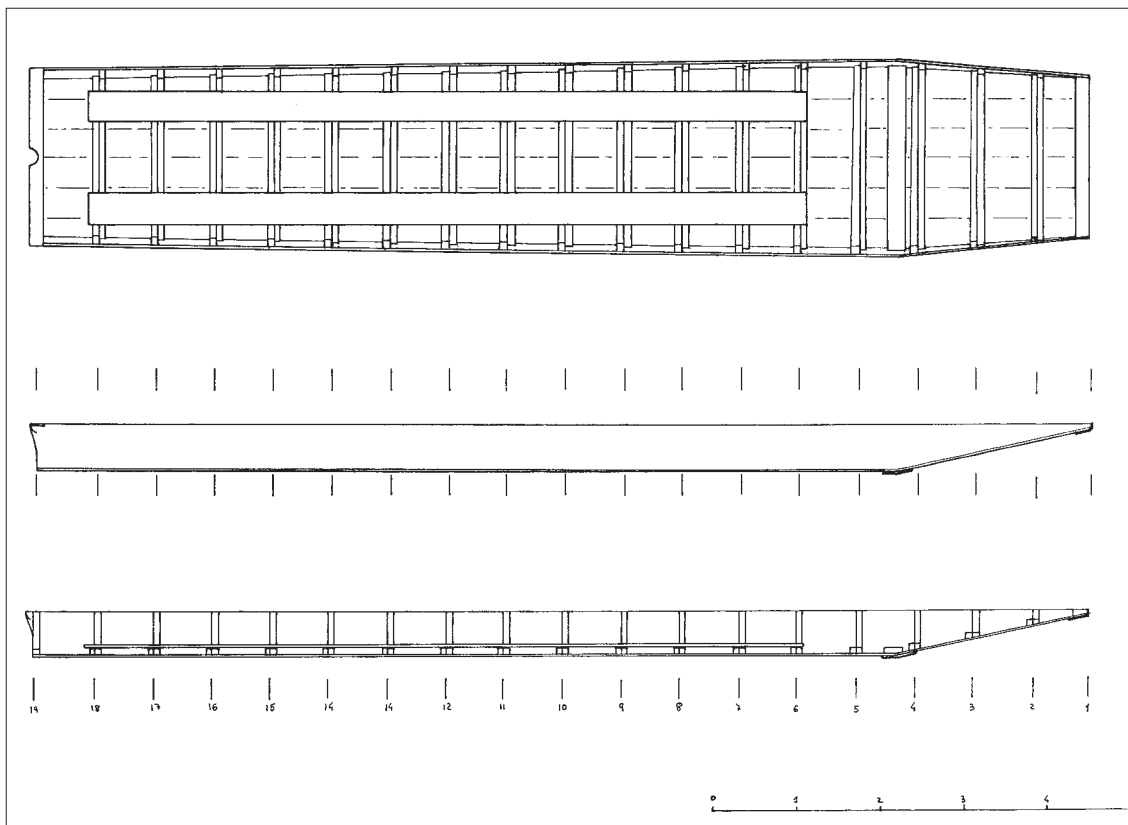
Es en este pliego de condiciones donde encontramos descrita con todo detalle cómo debía ser la gabarra. Por la importancia del documento, y dado que no es muy largo, lo reproducimos íntegramente:



*Transporte de toneles en gabarra por el río Urumea. Gouache de Didier Petit de Meurville, 1857-1873.*

11. ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE OÑATI (A.H.P.O.). IRUN, 1706, fol. s/n.

12. A.H.P.O. IRUN Leg. 1717, fol. 47.



Plano hipotético de una gabarra del Bidasoa según descripción de 1801. Dibujo: Borja Movellán.

«El Señor dn. Juan Antonio de Olazabal y Beroiz Alcalde de Sacas y cosas vedadas de esta M.N. y M. L. Provincia de Guipuzcoa mediante la comision qe. le a conferido la misma para la ejecución de una gabarra regular que debe tener la Provincia en el Paso de Beobia para el uso y transito de carros, cavallerias y gentes desde este lado de españa a francia por el rio divisorio llamado Bidasoa establece las condiciones bajo las cuales se a de verificar la egecución de dicha gabarra precediendo Almoneda y remate y con la posible equidad en el mejor postor y son:

La primera que la gabarra nueva debe hacerse de material de roble sano y sin grieta alguna y el suelo con tablones enteros de diez y ocho codos de largo hasta la Lanzadura o Branca y la Branca de quatro codos también, de manera que todo el tenga del Barco de vera ser veinte y dos codos regulares.

Que los costados han de contener también de tablas de la misma calidad veinte y tres pulgadas de alto por la parte interior con diez y nueve pares de corbatones puestos y asegurados en buen orden reforzando sin intermedios con forro de tabla de roble para resistir a los golpes y traqueo de carros y cavallerias y evitar todo daño a las piezas del suelo de la gabarra, siendo como deveran ser unas y otras tablas del grosor de siete pulgadas en quadro pr. lo que respeta al suelo de la gabarra y de ancho hasta la Branca de tres codos y en el medio quatro codos y dos pulgadas y la de la popa tres codos y tres quartas con el grosor de dos pulgadas y media.

Que para la maior seguridad y firmeza y mejor resistir a los golpes de carros y pisoteo de cavallerias en su introduzión a la gabarra se a de reforzar la Lanzadura con dos barras de fierro poniendo por la parte exterior, de modo que queden ligados y bien asegurados los extremos de las tablas del suelo y las de la lanzadura y esta a de quedar bastante espaciosa y con algun declivio para que comodamente y evitando en lo posible todo daño puedan introducirse los carros y cavallerias en la gabarra.

Que para el uso de esta en el comodo transito de coches y todo carruage de quatro ruedas se han de hacer dos tablones tambien de roble con tres trabesaños cada tabla de quinze codos de largo, diez y seis pulgadas de ancho y dos de grueso y a demas dos piquetes o estacas de nueve codos de largo y siete pulgadas en quadro que han de fijar a los dos lados de muelle para tener asegurada la gabarra a todas horas.

Que ademas deve llebar la gabarra una cadena de siete codos entira, con buenos eslabones y su candado para asegurar y tener cerrada en dia y de noche siempre que convenga y que asi se a de egecutar la dicha gabarra y dejar bien encadenada flotante y corriente en el Paso de Beobia para el dia quinze del mes de marzo proximo venidero a satisfación del maestro perito que se nombrara, pena de no hacer asi sera apremiado el rematante por todo rigor de derecho a su costa.

Y por último es condición que el rematante a de quedar recargando con la obligación de encarenar de nuevo y a satisfacción la referida gabarra durante todo el mes de octubre de este año pa su conservación y permanencia y que la cantidad en que se hiciera el remate bajo las presupuestas condiciones se le pagara al rematante de fondos de esta dicha Provincia de Guipuzcoa a saver la mitad dentro de ocho días desde el día del remate y la otra mitad luego que entregue la gabarra corriente con sus adherentes que han especificados en el Paso de Beobia, Yrun, siete de febrero de mil ochocientos y uno».

A partir de esta descripción, y tras su estudio a fondo al objeto de poder interpretar las características de la gabarra, hemos realizado un plano a escala de la barcaza, que presentamos acompañando al texto.

Sus principales medidas (aproximadas) eran:

Eslora: 12,628 m.

Manga: en la proa 2 m.  
en el centro 2,342 m.  
en la popa 2,152 m.

Puntal: 0,529 m.

Toda ella en madera de roble de unos 57 mm. de espesor, tenía 19 costillas dobles de 161 mm. de espesor y dos grandes tablones en el interior que acogerían las ruedas de carros o carruajes. En la punta y en la parte baja, por donde entraba en tierra, dos tiras fuertes de hierro amortiguaban los golpes.

Llevaba además una fuerte cadena de eslabones de hierro de 4 metros para amarrar a tierra.

Se suministraría además dos estacas o postes, para colocar uno en cada orilla, para la sujeción en ella de las gabarras. Debía tener 5 m. y un diámetro de 161 mm. de diámetro con puntas aceradas para mejor succión en el lecho del río.

Cuando el río era de poco fondo y poca corriente se usaba para la propulsión de las alas pértigas de madera, que terminaban en una punta de hierro. Cuando los ríos era profundos o de mucha corriente se tendían dos gruesas cuerdas que unían las orillas, y dos (o más) hombres montados en la barca tiraban de ellas para trasladar la gabarra. En estos casos los carros entraban por un lado y salían por el opuesto, por lo que proa y popa eran semejantes.

También tenemos noticias de las gabarras que llenas de mineral subían río arriba arrastradas por parejas de bueyes que tiraban desde las orillas.

A esta escritura debemos el conocimiento de singulares aspectos sobre las antiguas gabarras destinadas al paso por nuestros ríos de galeras, carros y carruajes.

El domingo 8 de febrero de 1801, cuando el reloj de la iglesia de Irún dio las campanadas de las 11 de la mañana, se leyó «en lengua vulgar Bascongada» las condiciones para el remate de la construcción de la gabarra, pero no apareció postor alguno. Lo mismo sucedió el jueves 12, y por último el domingo siguiente, 15 de febrero, tras la misa popular se hizo una nueva lectura de condiciones y se encendió un cabo de vela para que se efectuara una oferta antes de que se consumiera, sin éxito; al segundo cabo el vecino José Félix de Aguirre ofertó bajar el precio en 30 reales. Tras apagarse y encender un tercer y último cabo, el vecino Sebastián de Auzan se ofreció a confeccionar la gabarra por 60 reales menos, y a él se le otorgó. El contrato así adjudicado ascendía a 2.310 reales.

El 20 de febrero, cinco días después de la puja, se firmó la escritura definitiva entre el alcalde de sacas, el constructor de la gabarra Sebastián de Auzan y Sebastián Antonio de Arozena, fiador del anterior. Por anticipado, Auzan recibió 1.155 reales, la mitad de lo estipulado.

Por último, el 30 de marzo de ese mismo 1801, el maestro carpintero Joaquín Vicente de Sarasti efectuó el ritual reconocimiento de la gabarra confeccionada por Sebastián de Auzan para el paso de Behobia, que juzgó perfectamente ajustada a las cláusulas del contrato. Así pues, en el plazo de un mes se construyó la gabarra de acuerdo a las exigencias de los pagadores.

## 2. EL SIGLO XX

Tras los apuntes históricos anteriores abordamos los datos etnográficos, esto es, los obtenidos mediante entrevistas a los últimos carpinteros de ribera de la zona del Bidasoa.

Para empezar abordaremos la descripción y nomenclatura de las diversas partes de estos flotantes.

## 2.1. Descripción

Durante varios años nos hemos dedicado al estudio de los carpinteros de ribera guipuzcoanos. De sus charlas y entrevistas obtuvimos muy interesantes datos, que aportamos aquí por si a alguien le pudiera ser de interés, centrándonos en este caso en las barcas menores, para navegación sobre agua dulce en rías y ríos.

Empezamos por clasificar las embarcaciones de antaño:

### 2.1.1. De alas, chalanas (txanelak) y gabarras

Las chalanas (*txanelak* en euskera) son barcas pequeñas –un máximo de tres ocupantes– para cruzar ríos o pequeños desplazamientos en los puertos.

Algo mayores pero de características semejantes son las *alas*; suelen dividirse en *ala-txikiak* (pequeñas) y *ala-aundiak* (grandes).

En algunos lugares no se diferencian *alas* y gabarras, pero por lo general en el País Vasco la gabarra posee una capacidad de carga mayor.

Todas ellas son bastante semejantes pero no iguales; en común tienen:

- a) Su fondo plano para fondear fácilmente.
- b) Son embarcaciones de carga (de personas, animales o mercancías).
- c) Se impulsan con pértiga o un remo.
- d) Carecen de altura (puntal), dado que en su medio de trabajo –ríos o puertos– no se dan grandes corrientes.

Aunque muchas partes de *alas*, chalanas y gabarras se denominan igual que en los restantes barcos, las presentamos aquí de forma independiente por algunas características propias que no siempre coinciden con las de aquéllos.

1. *TXOPA*. Así llaman los constructores guipuzcoanos a la parte posterior de la embarcación y también al asiento trasero.
2. Abertura en la popa por donde se introduce el remo cuando el barco es dirigido a la sirga o *POLAINEN*, que recibe el nombre de *POLAIN-TOKIA*.
3. *ZAPLA*. Tabla de refuerzo del suelo.
4. *TXOPA-ASPIA*. Zona bajo la balda trasera o *TXOPA* donde se guarda el bocadillo, el jersey y otros artículos del marinero.
5. *KOSTAL-OLA*. Tabla al costado de la embarcación.
6. *ONDOLA*. Tabla al costado de la parte inferior.
7. *MUTURREKO-ZOTOKIA*. Tabla de refuerzo de la punta.
8. *COSTILLAS* o *ARMAZOIA*. Piezas curvas que forman el armazón del barco.
9. *KUASTAK*. Tablas de la parte inclinada.
10. *TXUKA-LEKUA*. Zona para achicar.
11. *PALKA*. Armazón postizo que se aplica al carel de proa contra las entradas de agua.
12. *ALA-ONDOA*. Parte del barco que está en contacto con el agua. Vicente Elizondo de Orio nos dice que ellos nunca montaban las tablas de las *txanelas*, sino que las solapaban unas con otras, el llamado sistema de tingladillo. En el fondo ponían maderas ligeramente trapezoidales a fin de que al entrar la última presione al resto aportando una mayor consistencia al conjunto.
13. *KAELA*. Refuerzo superior a lo largo de todo el barco.
14. *BRAERA*. Tabla a lo largo de toda la parte interior, a media altura, en botes, gabarras y demás (no así de *alas*), que amarra todas las costillas y sobre la cual se pone el asiento.
15. *BRANKA* o *RODA*. Pieza curva de madera que forma el remate de la proa, que se une a la quilla por el pie de roda con un encaje llamado «rayo de Júpiter».
16. *TAJAMAR* o *KOASTA*. Zona alta de la roda que corta las aguas. Se sujetaba contra la proa por una y otra banda por medio de las *CURVAS BANDAS* que nuestros artesanos llamaban *BUZARDA*, piezas fuertes de madera en posición horizontal. El *TAJAMAR* es propio de embarcaciones grandes y no suele emplearse en las pequeñas.

17. MATADERA o ALETRIZ. Canal o entalladura que se hace a ambos lados de la roda y a una porción de la quilla para el encaje de las tracas o tablas del forro.
18. PIE DE RODA. Es el extremo más curvo que empalma con la roda y tajamar. Es una pieza adosada a la parte alta de la roda.
19. ZAPATA. Larguero de hierro debajo de la quilla para proteger al barco de los golpes.
20. SOBREQUILLA. Gran pieza de madera de popa a proa puesta sobre las varengas y que las une con la quilla por medio de tornillos pasantes.
21. QUILLA. Madero recto compuesto de una o varias piezas sobre las que se montan varengas y cuadernas.
22. TRANCANIL o *TRANKANILA*. Madero fuerte que de popa a proa une por ambas bandas las cubiertas con los costados.
23. PROA, *BRANKA* o *MUTURRA*. Parte delantera de una embarcación.

## 2.2. Algunos datos de su construcción

Manuel Sorondo, que fue uno de los socios de Astilleros del Urumea (San Sebastián), comentaba que hacían desde 1946 barcos de pesca, gabarras y *txanelas* (en castellano chalana), motoras o *canoas* –como por entonces las llamaban–, y yates de lujo de hasta 12,50 m. de eslora.

De estos astilleros salió entre otras una típica gabarra que les encargaron los areneros del Bidasoa Otaño y Echarri en los años 50, por la que cobraron 20.000 pts., o una *txanela* para pasar carbón de un lado al otro del Urumea en términos de Goizueta. Hacia 1961-63, Santi Ayestarán, del caserío Goyaz-erribera de Martutene, les pagó 4.000 pts. por una gran *txanela* de unos 6 m. de eslora, 2,5 de manga y medio metro de puntal en madera de samangila, destinada al transporte humano en el Urumea.

Por tradición, las gabarras y *txanelas* de la parte baja del Urumea se fabricaban en los pequeños astilleros del barrio de Martutene. Cándido Mayoz Balerdi trabajaba como labrador y fabricaba gabarras y chalanas (*txanelas*).

En casa de los Mayoz, además de las consabidas gabarras y chalanas, confeccionaban también los aparos que necesitaban los areneros del Urumea: pértigas o *agallak* de madera de aliso o castaño, la pala de



Paso de gabarra o ala-aundi por el Oria (Andoain). Se aprecia que la tracción se efectúa mediante cuerdas situadas a babor y estribor. Foto Urcabe. Novedades, 1911.



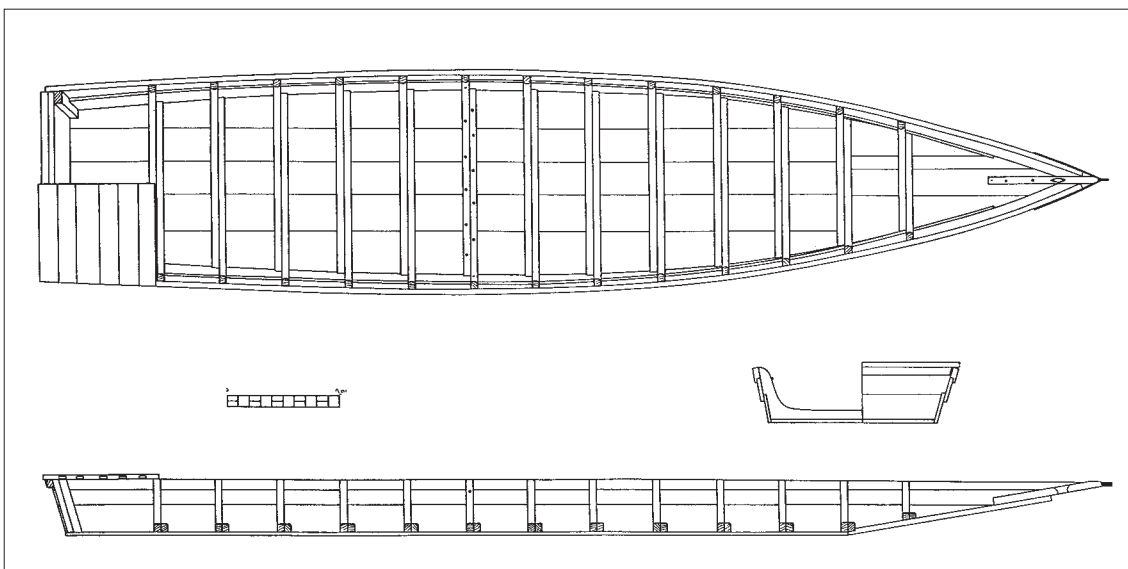
madera para la extracción de la arena y la *txuka-pala* o achicador del agua. Ellos también recogían ocasionalmente arena para usos domésticos mediante una pequeña gabarra con capacidad para 1,5 m<sup>3</sup>.

Interrogado por las tarifas que cobraban, José Manuel Mayoz recuerda que en los años 40 su padre vendió una *txanela* a Pedro Almandoz, del caserío Goyaz-erribera de San Sebastián, por 6.500 pts., y que por cierto resultó bastante mala habida cuenta que su madera de acacia se abrió muy pronto. Fue una excepción: sus barcas eran sólidas, tanto que tras la riada de 1933 una quedó encallada en el puente de Loyola. Pasó el temporal sin apenas deteriorarse, de modo que Cándido la recuperó, reparó y utilizó luego durante largo tiempo. También en el barrio de Ereñozu hubo durante largo tiempo una *txanela* salida de su mano para trasladar al vecindario de un lado al otro del río.

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

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

Los hermanos Marcelino y Claudio eran areneros: con cuatro *alas* –tres grandes y una pequeña–, transportaban hasta 3 m<sup>3</sup> de arena por viaje, a cambio de lo cual en los años 40 les pagaban 8 pts. Además laboraban en el astillero, pescaban angulas y se ocupaban de los trabajos del caserío.



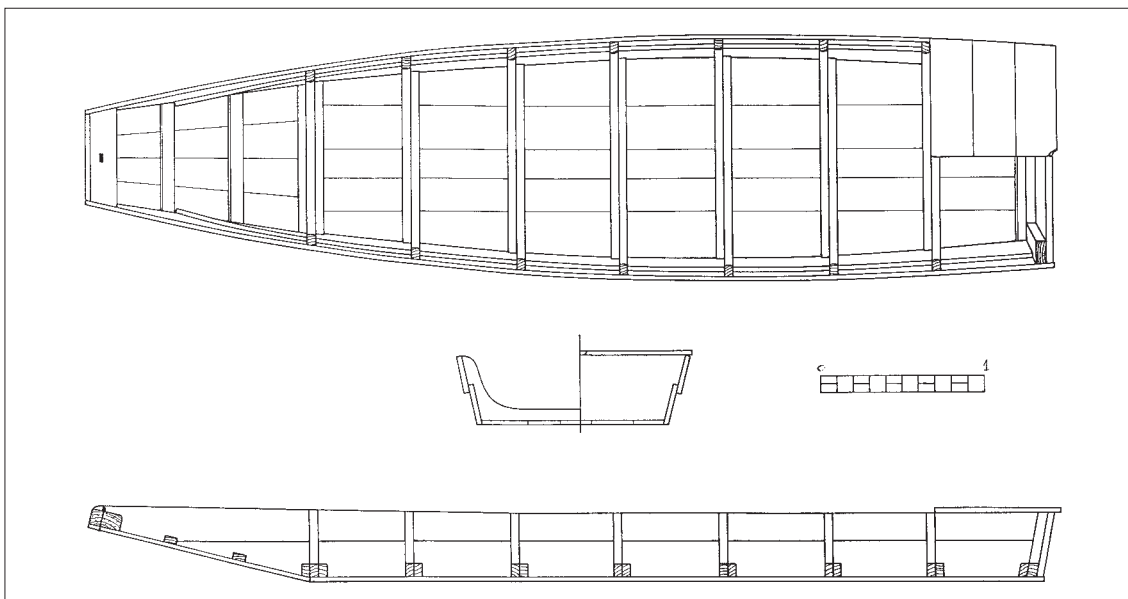
Gabarra del Bidasoa. Localizada en Hondarribia. Eslora: 9,66 m., Manga: 2,02 m. Propietario: Jaime Rodríguez Salís. Plano: Xabier Agote. Escala 1/10.

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

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

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

La mayoría de las *alas* pequeñas (*ala-txikiak*) que confeccionaban servían únicamente para la pesca. Generalmente de roble y en ocasiones de acacia, se accionaban por medio de una pértiga (*burni-agalla*) de madera de aliso (que ellos mismos cortaban en el monte Isasi), ligeras y rematadas con una buena puntera de acero. Las dimensiones medias aproximadas de estas embarcaciones eran: 4,5 m. de eslora, 1,8 m. de manga y 0,50 de puntal.



Txalanta o txanela del Bidasoa. Localizada en Hondarribia. Eslora: 5,85 m. Manga: 1,47 m. Colección Untzi Museoa. Plano: Xabier Agote. Escala 1/10.

Sus *alas* mayores eran bastante grandes, con capacidad para 8-10 toneladas de arena, entre 13 y 14 m. de eslora, unos dos metros de manga, y medio metro de puntal.

De los astilleros Galarraga de Bedua (Zestoa) salieron numerosos barcos de pesca.

Los Astilleros de Bedua fabricaban, esencialmente, barcos para la pesca de bajura (*bajurako barkua*), motoras (*motorrak*), arrastreros (*arrastreruak*), gabarras (*gabarrak*) y chalanas (*txanelak*) así como algunos vaporcitos.

Pese a la diversidad de su producción, podemos establecer unas dimensiones medias de las embarcaciones construidas en Bedua:

CLASE	ESLORA TOTAL	MANGA	PUNTAL
Barco de bajura	34 m.	7 m.	3,6 m.
Vaporcitos	28 m.	5,5 m.	3 m.
Arrastreros	17 m.	5 m.	2,8 m.
Gabarras	14 m.	3,5 m.	0,7 m.
Motoras	12 m.	2,5 m.	1,2 m.
Ala-aundia	7 m.	1,8 m.	0,6 m.
Ala-txikia	5 m.	1,5 m.	0,6 m.
Txanelas	3 m.	1,2 m.	0,6 m.

Los barcos de pesca más comunes pesaban 30 toneladas, aunque armaron también algunos mayores. Pero junto a estas grandes construcciones también se empleaban con idéntico entusiasmo a la confección de gabarras perfectamente simétricas de largo y ancho.

Sus *alas* pequeñas (*ala-txikiak*) como hemos dicho, poseían unas dimensiones medias de 5 m. de eslora, 1,50 de manga y 0,60 de puntal.

La última *ala* grande (*ala-aundia*) que vendieron fue en 1988 y cobraron por ella 365.000 pts. Medía 7 m. de eslora, 1,8 de manga y 0,55 de puntal.

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

Pero junto a los carpinteros de ribera que hemos mencionado hasta aquí existieron artesanos autodidactas que se fabricaron sus propias barcos. Así los hermanos Fernando y Francisco Echarri Berasarte, del caserío Goikoene del barrio donostiarra de Martutene que en 1939, siendo aún unos críos, se construyeron como pasatiempo su primera *txanela*, copiada de las que por entonces hacía su vecino Cándido

Mayoz. Animados por lo exitoso del intento, a partir de entonces hicieron otras más para uso doméstico, o para pagar algún favor, como fue el caso por ejemplo de la que prepararon hacia 1959 para el caserío Bastola, cerca de Ereñozu de Hernani, a cambio de su ayuda en la recogida del helecho. Nunca se consideraron carpinteros, sino «un par de tipos mañosos».

Hacían la gabarra con 2 ó 3 tablones en cada lateral y 6 ó 7 de fondo, y no usaban cuñas (*ziris* en euskera) de dilatación.

A este mismo grupo de aficionados pertenecía Pedro Almandoz Osa, alias *El Pipas* del caserío Goyaz-erribera del barrio de Loyola de San Sebastián, en 1924. Tanto su abuelo como su padre se dedicaban a sacar arena del Urumea para venderla a los vecinos en gabarras que compraban a los profesionales. *El Pipas* fabricó dos chalanas –en 1952 y en 1960–, pero sólo como «carpintero de ribera aficionado». Sin embargo, su vida estaba unida al discurrir del Urumea hasta en los más pequeños detalles. De sus aventuras infantiles recordaba que, aprovechando que cerca de su casa estaban las sidrerías de Barkaiztegi y Garziategi, ellos pasaban a la gente en su *txanela* a cambio de “la voluntad”.



*Típica ala de caserío ribereño utilizada para labores agrícolas. A la derecha se observa un ala cargada de arena. Foto Santa María del Villar. Colección Untzi Museoa.*

## RECOPILANDO

En la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa hemos visto el plano de una gabarra que tenía 12,25 m. de eslora, 3,15 de manga y 0,70 m. de puntal, y otro de una gabarra fabricada en Orío hacia el siglo XIX de medidas: 13,1 m. de eslora, 2,59 m. de manga y 0,965 m. de puntal.

Por otra parte, en la colección de embarcaciones del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián figuran tres embarcaciones fluviales:

- Gabarra: utilizada para el transporte de arena, construida en Hondarribia a finales del siglo XIX. Eslora: 9,66 m.; manga: 2,02 m.
- Ala: utilizada para el transporte de arena en el Urumea. Construida en Martutene hacia 1940. Eslora: 8 m.; manga: 1,30 m.
- *Txalanta* o *txanela*: utilizada para transporte de arena, pesca, etc., construida en Hondarribia hacia los años 40. Eslora: 5,85 m.; manga: 1,47 m.

Si a estos datos añadimos los de las gabarras de la frontera del siglo XVIII que hemos citado y los datos que nos han facilitado los carpinteros de ribera guipuzcoanos, podemos establecer unas «medidas tipo» que serían:

**Gabarras grandes o *ala-aundi***, para el paso de los ríos, o extraer arena (trabajaban dos hombres): entre 13 a 16 m. de eslora, 2 a 3 m. de manga y 0,6 a 1 m. de puntal.

**Gabarra o *ala* normal**: entre 7 a 8 m. de eslora, 1,2 a 1,8 m. de manga y 0,5 a 0,6 m. de puntal.

**Gabarra pequeña o *ala-txiki***: entre 4 a 5 m. de eslora, 1,2 a 1,8 m. de manga y 0,5 a 0,6 m. de puntal.

***Txanela* o *txalana***, que en el puerto de San Sebastián se llaman «*saltalekos*»: unos 3 m. de eslora, 1,2 m. de manga y 0,5 m. de puntal.

Esto no quiere decir que no existieran barcas de otras medidas, a gusto del comprador, sino que éstas eran las medidas más usuales.

## ANEXO

De la obra de Carmelo Urdangarin, J.M. Izaga y K. Lizarralde *Oficios tradicionales* copiamos la tabla de lo que se cobraba en 1500 por el transporte en *alas* por el río Deva.

– Deva-Alzola	= 100 qq. de vena	= 250 mrs.
– Iruroguen-Alzola	= 100 qq. de vena	= 150 mrs.
– Iruroguen-Errecabarren	= 1 quintal de hierro	= 2 mrs.
– Alzola-Aunzuriza	= 1 quintal de hierro	= 3 mrs.
	= 1 galupada de hierro	= 30 mrs.
	= 1 quintal de acero	= 3 mrs.
	= 1 pipa de vino-aceite-sidra	= 25 mrs.
	= 1 caja para Andalucía	= 33 mrs.
	= 1 galupada entera	= 40 mrs./caja
– Alzola-Deva	= 1 galupada entera	= 2 mrs./qq.
	= 1 qq de vena	= 300 mrs.
	= 1 pipa de vino-aceite-sidra	= 25
	= 1 fanega de trigo-cebada	= 2,5 mrs.
	= 1 fanega de sal	= 3 mrs.
– Alzola-Errecabarren	= 1 bota sardina-vino	= 33 mrs.
	= 100 qq. de vena	= 2 mrs.
	= 1 fanega cebera	= 2 mrs.
	= 1 bota sardina-vino	= 22 mrs.
– Errecabarren-Deva	= 1 pipa	= al respecto
	= 1 quintal de hierro	= 2 mrs.
	= 1 fanega cebera	= 2 mrs.
	= 1 galupada de manzana	= 36 mrs.
	= 1 caja grande para Andalucía	= 33 mrs.
– Errecabarren-Aunzuriza	= 2 cajas para Málaga-Valencia	= 33 mrs.
	= 1 quintal de hierro	= q mr.
– Punta de manzanal de Irarrazabal-Alzola	= 100 qq. de venta	= 250 mrs.
– Iruroguen: Iruroin		
– Errecabarren: Mendaro		
– Aunzuritza: Antzuitza		



*Gabarreros extrayendo arena en el Urumea (San Sebastián). Foto Andoni Arrieta Yarza (junio, 1962). Colección Untzi Museoa.*