



APRAIZ ZALLO, Juan Antonio: “Las embarcaciones del Untzi Museoa-Museo Naval: estudio del patrimonio flotante recuperado”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 487-505.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Las embarcaciones del Untzi Museoa-Museo Naval: estudio del patrimonio flotante recuperado

Juan Antonio Apraiz Zallo

Desde su creación en 1991 el Untzi Museoa-Museo Naval de Donostia vio la necesidad de ir más allá de las socorridas maquetas e incorporar a sus fondos embarcaciones reales que pudieran dar un mejor testimonio de la carpintería de ribera y la cultura naval del País Vasco. Los comienzos en la tarea de la recuperación de embarcaciones no fueron fáciles. ¿Cómo convencer a los armadores de que al donar el barco al Museo no resultarían perjudicados a la hora de cobrar las ayudas europeas? ¿Cómo obtener el beneplácito de las instancias administrativas aludiendo a la importancia de salvaguardar determinada embarcación si la legislación vigente apenas permitía margen de maniobra y el único argumento de cierto peso era la referencia a las experiencias de otros países? Hubo quien no veía en todo aquello más que insensatez y absurdo. Hubo incluso quien llegó a asegurar que los barcos recuperados no tardarían en irse a pique.

Las embarcaciones no han tenido cabida en los museos del País Vasco a pesar de su importancia patrimonial. En aquel momento la referencia más cercana era Francia donde se venía efectuando desde hacía tiempo un importante trabajo de salvaguarda del patrimonio marítimo. Decenas de asociaciones recuperaban o reconstruían barcos, los museos los integraban en sus colecciones, se iniciaban los preparativos para la inauguración del Port-Rhu y la Fête de la Mer en Douarnenez constituía todo un éxito. A este lado de la frontera el olvido respecto a estos valiosos elementos del patrimonio era total y la política de reestructuración de la flota pesquera amenazaba con hacer desaparecer muchas de las embarcaciones de mayor interés.

Este fue el contexto en el que los responsables del Untzi Museoa pusieron en marcha la recuperación de las primeras embarcaciones y se dio comienzo a la realización de un inventario del Patrimonio Marítimo Vasco que había de servir –entre otros objetivos– para seleccionar las embarcaciones que en razón de su carácter representativo merecían ser salvadas del desguace o el hundimiento¹. En el trabajo de selección, además del inventario que el Museo llevó a cabo durante dos años, fueron de especial ayuda personas que informaban de la existencia de tal o cual embarcación y de su situación legal, así como el asesoramiento de diferentes especialistas. En ningún momento se pudo disponer de las listas oficiales de embarcaciones que iban a desaparecer ya que éstas eran calificadas como confidenciales.

Igualmente se vio la necesidad de elaborar una nomenclatura básica con la que definir las diferentes características de cada embarcación lo que en definitiva nos condujo a la realización preliminar de una tipología de las embarcaciones de pesca del País Vasco. A partir de aquí se pasó a desarrollar la idea y sobre la base de un proceso sistemático se llevó a cabo un estudio de las flotas tradicionales de la costa vasca. El resultado fue la realización de un esquema tipológico en el que se recogen prácticamente todos los tipos de embarcaciones de bajura de nuestro entorno ya que las flotas de altura y gran altura son de carácter más actual y heterogéneo aunque evidentemente esto no las excluye del proceso de recuperación.

Centrados los esfuerzos prioritarios en la flota de bajura dividimos la misma en tres grupos: embarcaciones de pesca costera, embarcaciones de pesca litoral y embarcaciones de pesca de superficie. En cada una de ellas analizamos las diversas etapas y cambios significativos acontecidos desde principios del siglo XX. La consecuencia final fue la elaboración de un «Marco conceptual-tipológico» de las embarcaciones pesqueras de bajura en base a la cual llevar a cabo la selección y recuperación sistemática de nuestro patrimonio flotante².

1. Desde su inauguración el Untzi Museoa de la Diputación Foral de Gipuzkoa viene siendo gestionado por Airu Z.K., empresa de servicios culturales, dirigida por Soko Romano y José María Unsain.

2. Para una información más detallada consultar «El Museo Naval de Donostia y la conservación del patrimonio flotante del ámbito pesquero. Marco conceptual-tipológico y embarcaciones recuperadas», *Comunidades Pesqueras. Cuadernos de Sección Antropología-Etnografía*, 15, Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, Donostia, 1998, pp.281-296.

Se distinguen en este esquema tres tipos de buques de pesca costera diferenciados: bote o batel, motora y mallera. En la flota litoral definimos otros cinco tipos: *potiñ*, merlucera, merlucera de los años 60, merlucera de los años 70 y mediana. Por último definimos otros 10 tipos en la flota de superficie: chalupa, trainera, *baideko*, vapor, vapor de los años 30, motor, polivalente litoral-superficie, motor de los años 60, motor de los años 70 y polivalente superficie-litoral. Como es natural este esquema tipológico no es una estructura rígida y por tanto algunas embarcaciones pueden ser definidas con características de dos o más tipos. Además, y en lo referente a las formas de los buques, se ha constatado la existencia de dos líneas bien diferenciadas, una tradicional, derivada de la carpintería de ribera local, y otra foránea, iniciada como consecuencia de la introducción a principios de siglo de las embarcaciones de vapor. Sin embargo, hay que señalar que a partir de los años 50-60 ambas confluyeron en una línea única que es la que se ha seguido hasta nuestros días.

En lo relativo a la construcción también se advierte la utilización de dos técnicas básicas: la técnica del costillaje, que consiste en construir un casco en base a una fuerte estructura, y la de vareta o cuaderna cocida, en la que el vaso se elabora en función de un forro al que se incorpora un ligero armazón.

El Untzi Museoa cuenta entre sus fondos con 21 embarcaciones, de las cuales 14 están asociadas a actividades pesqueras (profesionales o de recreo). El resto está compuesto por embarcaciones portuarias (dos), deportivas (dos) y fluviales (tres). Véase listado completo al final de este artículo.

En el presente estudio son once las embarcaciones que se analizan con detenimiento. La selección se ha efectuado en base a su interés tipológico y a las posibilidades de obtener información respecto a ellas. A destacar que la realización de este trabajo no hubiera sido posible sin la colaboración de diversas entidades y el testimonio de armadores, tripulantes y otras personas que en su día tuvieron alguna relación con estas embarcaciones³.

Las embarcaciones de pesca costera estudiadas están representadas por tres bateles (*Gurutze Santua*, *María Rosario* y *Antxeta*), una motora (*Germancho*) y una merlucera-mallera de los años 60 (*Juan María*). Las de pesca litoral incluyen una merlucera de los años 30 (*San Vicente*) y una de los años 60 (*Lagun Artean*). Finalmente las embarcaciones de superficie están representadas por un vapor de los años 30 (*Trinido*). Por lo que respecta a sus características observamos que dos son de cuaderna aserrada, tres de vareta y tres de vareta con cuadernas aserradas en proa y popa y todas ellas con forros a tope.

También son objeto de estudio la trainera de competición donada por el Club de Remo Olímpico de Orio, la lancha de prácticos del puerto de Pasaia (*Calderón*) y una lancha de tráfico interior (*Astilleros Luzuriaga*).

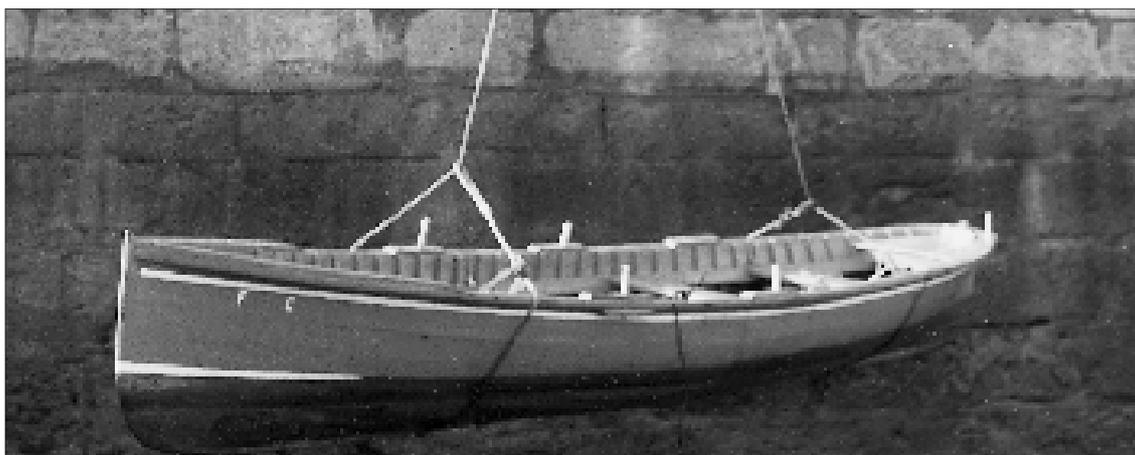
«GURUTZE SANTUA» (Embarcación de pesca costera. Batel)

Fue construida en Mutriku, en el astillero de *Cesáreo Zumalabe* durante el año 1925, con 5,65 m. de eslora, 1,34 m. de manga y 0,87 m. de puntal.

Es un batel de líneas tradicionales, con proa recta de amplio radio de pie de roda, y popa tipo nuez características de los botes construidos en la zona oriental de la costa vasca⁴ denominados también como de «dos proas». El armazón es de cuaderna cocida de acacia con el resto de los elementos de la estructura de roble al igual que la durmiente. El forro, así como las bancadas, tilla, regala, etc., son de pino con clavazón de acero galvanizado y estopa de algodón en las costuras. Esta aparejado únicamente para la navegación a remo disponiendo de cuatro bancadas, tilla y talamete con tres toleteras (tres toletes) a estribor y cuatro (cuatro toletes) a babor, el de más a popa para la espaldilla de gobierno. Las bancadas descansan sobre la durmiente con curvas de refuerzo en la parte superior. Por debajo de la línea de flotación también dispone de unos listones transversales que sir-

3. Queremos expresar desde aquí nuestro sincero agradecimiento a José Angel Mirasolain, Vicente Peña, Rafael Aguirre, Cipriano Mancisidor, Pedro Garín, Pedro Iridoi, Eulalia Iridoi, Esperanza Querejeta, José A. Andonegi, Severo Alcaín, Joseba Otamendi, Luis Eguia, José Luis Corta, Jesús M^o Perona, Agustín Sillio, Manolo Iturriza, Salvador Corona, Víctor Txakartegi, Celedonio L. Cabañas, Vicente Ikazeta, Pedro Ikazeta, Capitanía de Puerto de Pasaia, Capitanía de Getaria, Capitanía de Puerto de Santander, Astilleros Garín, Astilleros Iridoi, Astilleros Ikazeta y Talleres Arostegi.

4. Los botes de la costa occidental, vizcainos, son generalmente de popa estampa.



Gurutze Santua, batel de pesca costera y recreo de 5,65 m. de eslora, construido en 1925 por C. Zumalabe de Mutriku con líneas tradicionales y estructura de cuaderna cocida. Fue adquirido por el Untzi Museoa en noviembre de 1992.

ven de apoyo a las panas que hacen las veces de cubierta. Generalmente utilizaba remos de fresno, uno de los cuales se empleaba como espadilla. En la década de los años 40 fue objeto de una profunda reparación realizada por el conocido carpintero de Zumaia «Paiku» quien procedió a sustituir completamente el armazón, y de nuevo en los años 60 también le fueron reparados la regala y las bancadas en el astillero *Egaña* de Zumaia.

El bote fue construido en principio sin que fuera encargado por un armador específico, de manera que fue inscrito por el propio C. Zumalabe con el folio 261 de la lista 3ª de Zumaia el 10 de diciembre de 1925. Sin embargo, días más tarde fue adquirida por Juan Iturrino, también vecino de Mutriku quien a su vez lo vendió a Carlos Echevarría, igualmente de Mutriku, el 21 de Marzo de 1931. Posteriormente, fue adquirido por Tomás Otamendi, vecino de Getaria quien lo recogió en Mutriku para trasladarlo a remo desde este puerto hasta Getaria en su viaje inaugural. Dada la personalidad del armador, «*Erdi baserritarra erdi arrantzalie*» (medio campesino, medio pescador) en palabras de su hijo, fue empleado principalmente para la pesca de recreo, esencialmente chipirón, en salidas casi diarias a aguas de la costa cercana a Getaria, desde Zumaia a Orio. El único tripulante de la embarcación era Tomás Otamendi, con la compañía de su hijo Joseba en algunas ocasiones, quien se hizo con la misma a raíz de enfermar aquél. Debido a su situación profesional, como patrón-armador del pesquero de superficie *Beti San Agustín*, el bote continuó teniendo una actividad de tipo más bien recreativo para finalizar, en los años 60 y después de ser reparado, arrinconado en una bodega. A raíz de la demolición de ésta en 1993 el bote fue regalado a un vecino de Getaria y tras diversas vicisitudes fue adquirido por Felipe Andonegi quien lo vendió al Untzi Museoa el 25 de noviembre de 1992. Está catalogado como batel de pesca costera con armazón de vareta y líneas tradicionales clásicas.

«SAN VICENTE» (Embarcación de pesca litoral. Merlucera años 30)

Su construcción se llevó a cabo en el ya desaparecido astillero de *Angel Aseginolaza* de Hondarribia en el año 1933, siguiendo líneas de construcción tradicionales y pudiendo ser catalogada como heredera directa de la trainera gasolinera con la que guarda unas indiscutibles similitudes: proa recta, popa tipo nuez y arrufo no muy pronunciado, con una eslora de 10,60 m., 2,70 m. de manga, 1 m. de puntal y 6,69 trb. Está realizada sobre la base de un armazón de vareta de acacia, con cuadernas/astas aserradas de roble en los rellenos de proa y popa. La quilla y demás maderos de cuenta, roda, codaste, etc., son también de roble mientras que la tablazón del forro es de pinotea con clavos remachados de cobre observándose en ella tracas con cabezas en cuña características de este tipo de estructura hasta los años 50. La cubierta por su parte es de pino y como es habitual en este tipo de construcción carece de trancanil, de forma que las cuadernas se prolongan hasta la regala no existiendo tampoco el cintón.

El casco disponía de una reducida «sala de máquinas» flanqueada hacia proa y popa por sendas bodegas con sus correspondientes escotillas y únicamente dos bancadas localizadas en la proa y

popa, respectivamente, aunque en la década de los 70 le fueron colocadas otras dos, una a proa del guardacalor y otra a popa entre ésta y la escotilla.

La embarcación fue dotada de un propulsor diesel *Yeregui* de 20 C.V. que terminó siendo sustituido en 1968, en los talleres *Arritokieta* de Zumaia, por un motor *Ebro* de 52 C.V. con el que navegó hasta nuestros días. El resto del montaje consistía en un pequeño guardacalor metálico, que cubría la máquina, y el sistema de gobierno, con timón a mano y barandilla de amura a amura. Además aparejaba una pequeña vela a popa y otra al tercio en proa que era izada únicamente en los días de mal tiempo, contando igualmente con dos remos, de unos 3 m. cada uno, que empleaban generalmente para maniobras en puerto⁵. Posteriormente, el guardacalor fue sustituido por una caseta de gobierno de madera con la que persiste hoy en día.

Durante sus años de actividad le fueron realizadas diversas reparaciones, sin repercusión en sus líneas y estructura, como sustitución de tracas o instalación de una barandilla metálica, generalmente en el astillero *Ganboa* del puerto de Donostia.

El *San Vicente* fue construido para Vicente Cabañas y matriculado en Pasaia con el folio SS-2-898. Desde sus inicios la embarcación fue utilizada casi exclusivamente en la pesca mediante palangres tanto de besugo y palometa como de fondo y superficie para lo cual contaba con una numerosa tripulación integrada por unos once miembros. De noviembre a enero practicaban la pesca del besugo y la palometa con palangres (*tertza*) y el resto del año empleaban palangres de fondo o *korda*, similares al anterior aunque con anzuelos y grosos mayores, principalmente para la captura de congrio o mero, si bien hacia el otoño también se dedicaban a la pesca del marrajo con palangre de superficie.

Circunstancialmente también realizaban algunas salidas a la merluza al dedo mediante aparejos de mano con anzuelo único (*balabakarra*), y túnidos generalmente a la cacea. Las zonas de pesca habituales eran los caladeros cercanos a Donostia, preferentemente Medina, Gaztelu, Garro, Erreka, Eskote y plataforma continental francesa, aunque también largaban sus aparejos en zonas más próximas al puerto base como el área cercana a Orio, Pasaia o al mismo Donostia.

En 1957 se lleva a cabo un cambio de propiedad a favor de los hijos de Vicente, Ignacio y Celdonio Cabañas Aizpurua quienes además pasaron a realizar funciones de patrón y motorista, respectivamente. Los hermanos Cabañas prosiguieron con las mismas modalidades practicadas hasta entonces si bien durante los meses estivales la captura de túnidos a la cacea o *alasion*, es decir con aparejos de mano compuestos únicamente de cordel, alambre y anzuelo, se realizaba con mayor asiduidad. Igualmente y aunque sólo por un par de años, también se efectuaron algunas salidas al cer-



San Vicente, merlucera de los años 30, utilizada también en pesca costera, con 10'6 m. de eslora, líneas tradicionales y estructura de vareta reforzada. Fue construida en 1933 por A. Aseginolaza en Hondarribia y donada al Untzi Museoa por Cándido Roteta en junio de 1993.

5. En cierta ocasión y debido a problemas mecánicos tuvieron que desplazarse a remo desde Pasaia a Donostia.

co que no terminaron por cuajar. La tripulación, que trabajaba a la parte y con un reparto al 50%, estaba integrada por cinco a seis miembros entre los que se encontraba Celedonio Lázaro Cabañas, hijo de Ignacio, a quien adquirió su parte en 1962 para hacerse definitivamente con el resto correspondiente a su tío Celedonio en 1964. Como en el caso anterior ello no supuso alteraciones significativas en el quehacer diario de la embarcación ya que únicamente se fueron actualizando los aparejos, materiales, etc.; así la *tertza* fue sustituida por el chambel de caña, que también se empleaba para la merluza. También se inició la captura de la caballa durante los meses de marzo y abril con chambeles de mano de 14 a 16 anzuelos y con una tripulación de tres a cinco miembros que también trabajaban a la parte.

El 28 de octubre de 1966 el *San Vicente* fue vendido a José Antonio Galdós y José Francisco Ibarlucea, ambos vecinos de Donostia, quienes además iban a ser los únicos miembros de la tripulación y en calidad de patrón el primero. En principio continuaron con tipos de pesca análogos a los anteriores, pero diversos problemas en aguas jurisdiccionales francesas les obligaron a variarlos para dedicarse principalmente a la captura de merluza, verdel y túnidos. La merluza con chambeles de 15 anzuelos calados mediante cuatro cañas⁶ de 5 a 6 metros cada una; el verdel con chambeles de mano de 14 a 16 anzuelos y el bonito también con aparejos de mano y *alasion*. Los caladeros seguían siendo prácticamente los mismos, excepto los de la plataforma francesa que como ya hemos dicho optaron por abandonar.

En 1991 (16 de marzo) la embarcación pasa a ser propiedad de Cándido Roteta Vaqueriza de Donostia quien además de las actividades anteriormente practicadas también empleó artes de enmalle tipo *mallabakarra*.

Como hecho anecdótico en su azarosa vida podríamos reseñar que en 1962 intervino accidentalmente en un hecho curioso teniendo que remolcar a puerto a la réplica de la carabela colombina *Niña*, construida para el navegante navarro Carlos Etayo en Pasaia, ya que tuvo diversos problemas el día de su partida. Asimismo, y durante años, colaboró activamente en el balizamiento de las regatas de la Concha en cuyo reglamento se le menciona como «el vaporcito».

El 3 de junio de 1992 se presentó el compromiso de baja que le fue concedido definitivamente el 30 de septiembre de 1993. El propietario, Cándido Roteta, se sentía satisfecho de ver que su embarcación iba a parar a un Museo. Así pasó a ingresar en los fondos del Untzi Museoa el 30 de junio de 1993 en calidad de merlucera de los años 30 construida con líneas tradicionales y estructura de vareta. Provisionalmente y a la espera de localizar un emplazamiento adecuado para su conservación, la *San Vicente* fue trasladada desde el río Urumea al puerto de Donostia donde permaneció durante varios meses amarrada junto a la *Lagun Artean*, otra de las embarcaciones recuperadas, que venía siendo utilizada para realizar actividades pedagógicas. Aún cuando la presencia de estas embarcaciones dificultaba –aunque fuera en pequeña medida– las maniobras de los buques pesqueros que entraban o salían del puerto se contó en todo momento con el apoyo y comprensión de la Cofradía de Pescadores.

«MARÍA ROSARIO» (Embarcación de pesca costera. Batel)

La embarcación, de 6,4 m. de eslora, 1,35 m. de manga y 0,50 m. de puntal, fue construida por *Lorenzo Lizaso* en Orio el año 1946. Presenta líneas tradicionales con proa recta y popa nuez realizadas sobre la base de un armazón de vareta de acacia con quilla, roda y codaste de roble. El forro así como las bancadas y tillas son de pino con clavos de acero galvanizado y estopa de algodón. Tanto las tillas como las bancadas están apoyadas sobre la durmiente careciendo de curvas. Asimismo dispone de panas colocadas sobre largeros a proa y directamente sobre las cuadernas en el resto. Estaba aparejada únicamente para la navegación a remo disponiendo de remos de fresno y aliso. Fue dotada de cinco bancadas, con cinco toleteras con tolete de acacia a babor y cuatro a estribor careciendo de timón que era sustituido por la espadilla⁷. El *María Rosario* fue encargado por Ignacio Peña, vecino de Orio, para utilizarlo como complemento a la pesca de bajura, actividad que practicaba de forma prioritaria. Fue nombrado *María Rosario* en honor de su hija y matriculado en Pasaia con el folio SS-1300. El bote se empleaba únicamente en las épocas de paro y/o descanso, principalmen-

6. Dos por cada tripulante.

7. En algunas ocasiones remaban juntos tres de los hermanos Peña, con un remo cada uno, y su tío de patrón «ayudando» desde popa a la banda de babor.



María Rosario, batel de pesca costera construido por L. Lizaso de Orio en 1946 con líneas tradicionales, armazón de vareta y 6'4 m. de eslora. Es propiedad del Untzi Museoa desde febrero de 1995, año en el que fue donado al mismo por J.M. Peña.

te durante el invierno, con una tripulación habitual de dos a tres miembros de la familia Peña. Así entre los meses de noviembre y marzo se dedicaban a la captura de angula en la ría de Orio fondeando la embarcación y pasando un cedazo continuamente por cada banda de proa a popa de la misma. En otoño también realizaban salidas más o menos regulares a chipirón en las aguas aledañas a Orio, así como a la pesca de especies menores mediante aparejos de mano o balancines por norma general, aunque también empleaban líneas de cacea, principalmente para lubina.

Durante años el bote fue empleado principalmente para la pesca de recreo, pasando de hijos a sobrinos, nietos y demás parientes si bien de forma oficial en 1974 (15 de marzo) pasó a ser propiedad de Juan Peña Manterola por defunción de su padre, y posteriormente, al fallecimiento de éste, llegó a manos de Francisco Peña Manterola haciéndose cargo de la misma su hijo José Manuel Peña, quien de acuerdo con otros miembros de la familia la donó al Untzi Museoa el 13 de febrero de 1995.

«TRINIDO» (Embarcación de pesca de superficie. Vapor años 30)

Construido en Lekeitio por *Pedro Eiguren* durante el año 1947, con 15,75 m. de eslora, 3,70 m. de manga, 1,80 m. de puntal y 28,37 trb.

Es una embarcación cubertada con estructura de cuaderna aserrada y líneas tradicionales, proa recta y popa tipo trainera, características un tanto inusuales para pesqueros de estas dimensiones en los años finales de la década de los 40⁸. El armazón es todo de roble, excepto la quilla que es de eucalipto, con las cuadernas muriendo en el trancañil también de roble que bordea todo el perímetro de la cubierta siendo atravesado por los barraganetes que dan forma a la borda. La tablazón es de pino en la cubierta y en el forro con clavazón de acero galvanizado y estopa de algodón.

En principio fue construido con la distribución típica de la época, con rancho-bodega a proa seguido de bodega, sala de máquinas, otra bodega y finalmente un pañol. Sin embargo, posteriormente y al objeto de adaptarlo a las nuevas técnicas de pesca fue dotado de tres viveros para cebo vivo. Uno de ellos, de madera, fue colocado entre la sala de máquinas y la bodega de proa, que vio reducido su volumen, y los otros dos, metálicos, entre aquella y la bodega de popa, realizándose igualmente otras transformaciones que afectaron a diversas partes del buque, entre ellas la cubierta.

8. En esta época la mayoría de las embarcaciones de cierto porte eran construidas con líneas foráneas evolucionadas, de proas rectas y popas tipo cola de pato.

El montaje fue realizado por *Tiburcio Arostegi* (Orio), quien también llevó a cabo la mayoría de las reparaciones y transformaciones efectuadas en esos primeros años. Constaba de una pequeña caseta de gobierno, de madera, que se prolongaba hacia popa con un guardacalor metálico de altura similar a la borda y que daba cobijo a un propulsor *Krupp* de 50 C.V. No disponía de arboladura fija contando, sin embargo, con un batículo a popa y un pequeño mástil a proa, ambos de quita y pon.

Con el transcurrir de los años sufrió gran cantidad de reformas y reparaciones, tanto en el equipo propulsor como en la superestructura y distribución interior, si bien su estructura y líneas prácticamente no fueron alteradas. Así, en 1951 se procedió a sustituir el motor principal por otro propulsor *Unanue* de 100 C.V. En el año 68, y tras su venta a Santander, fue dotado de virador para la red de cerco y nuevos mástiles, y hacia el año 69 los viveros para el cebo vivo fueron eliminados para dar mayor volumen a las bodegas-nevera.

En diciembre de 1972 fue equipado de un nuevo motor *Barreiros* de 128 C.V., y al comienzo de la década de los 80 el puente de gobierno fue transformado para adoptar la forma que tiene aún hoy en día, siéndole instalada también una barandilla metálica. Igualmente, a finales de 1985, y en los astilleros *Solana* de Santander, se llevó a cabo un nuevo cambio de motor principal con la incorporación de un propulsor *Renault* de 174 C.V., y además se procedió a transformar la bodega de popa en rancho para la tripulación.

La embarcación fue construida por encargo de Teodoro Vaqueriza Iturriza, siendo matriculada en San Sebastián con folio SS-2-1282 y nombrada *Trinido* en honor del hijo del propietario, Trinidad Vaqueriza. Hasta su venta en 1967 fue empleada para la pesca de superficie, principalmente anchoa y túnidos, con una tripulación de catorce miembros con Teodoro Vaqueriza como patrón-armador. La anchoa se capturaba, mediante redes de cerco, entre los meses de marzo y julio, generalmente en salidas diarias y en aguas de la costa vasca. Los túnidos por su parte, principalmente bonito, eran capturados a la cacea en la época estival, de julio a octubre, en aguas del Golfo de Bizkaia. Para ello empleaban entre 10 y 12 aparejos, tres por cada una de las dos alas principales, uno en cada ala de proa y tres por la misma popa, dos en corto y uno en largo, todos ellos con señuelo artificial y anzuelo doble para bonito y simple para atún, aunque también empleaban aparejos de mano⁹.

El 12 de junio de 1967 el *Trinido* fue vendido a Salvador Corona Cruz, vecino de Cudón (Cantabria), aunque siguió conservando el nombre y matrícula originales.

En diciembre de 1973 fue adquirido por Manuel Toca Cruz y Fausto Julio Silió Toca, vecinos de Santander, para ser empleado durante todo el año en la pesca mediante palangres, aunque circuns-



Trinido, pesquero de superficie de 15,75 m. de eslora construido en 1947 por P. Eiguren en Lekeitio, con estructura de cuaderna aserrada. A pesar de su fecha de construcción presenta líneas tradicionales más acordes con las embarcaciones de los años 30. Es propiedad del Untzi Museoa desde diciembre de 1995 en que fue donado por F. Mantecón. En la foto el *Trinido* en el puerto de Donostia hacia 1948.

9. En alguna ocasión, durante los meses de invierno, también practicaron la captura de marrajos mediante palangres de superficie.

tancialmente también llevaban a cabo la captura de túnidos a la cacea, merluza a caña, y verdel con aparejos de mano, contando para ello con una tripulación de seis a siete marineros que trabajaban a la parte¹⁰. La pesca se efectuaba tanto con aparejos de piedra bola como palangre de fondo, generalmente en salidas diarias y frecuentando caladeros tanto de la costa cántabra como de la vasca para capturar esencialmente besugo y locha en invierno, y merluza en primavera. Por su parte, la cacea era practicada en los meses estivales, en mareas semanales, utilizando hasta 15 aparejos, uno por cada ala de proa, cuatro en las de popa, uno a cada banda y aleta y, otro más por la misma popa, todos ellos con señuelo artificial y anzuelo doble.

Manuel Toca vendió su parte a Fernando Mantecón Pérez el 2 de febrero de 1982, y en noviembre del mismo año se procedió al cambio de la matrícula de San Sebastián a Santander, donde fue inscrito con el folio ST-4-2565 si bien continuó manteniendo el nombre original. La embarcación siguió practicando el mismo tipo de pesca, centrado en el uso de palangres, hasta su paralización definitiva el 17 de agosto de 1994.

El *Trinido* era una vieja conocida del Untzi Museoa. En 1993, con motivo de la exposición *Itsasoaren Aztarnak. Un año de adquisiciones y donaciones*, se pudo ver en el Museo el cortometraje *Gente de mar*, documental del año 1957 sobre el puerto de San Sebastián y la pesca de la anchoa que tenía precisamente como protagonista central al *Trinido* y su tripulación. Cuando se recibió la llamada de José Luis Casado, director del Museo del Cantábrico, informando que en el puerto de Santander se encontraba un pesquero vasco destinado a desguace, de nombre *Trinido*, la primera reacción fue de sorpresa. Resultaba difícil de creer que aquella embarcación se mantuviera todavía a flote y además que sus propietarios estuvieran dispuestos a donarla al Museo. Las negociaciones fueron complicadas, pero una vez rota la lógica desconfianza inicial por parte de los propietarios, sólo nos quedaba conseguir la autorización para que la embarcación volviera a Donostia, el puerto que abandonó en los años 60. El representante del Departamento de Pesca del Gobierno de Cantabria facilitó nuestro trabajo. Logramos un permiso especial para ese viaje y el 19 de diciembre de 1995 arribó al muelle donostiarra. Allí lo esperaba Trinidad Vaqueriza, hijo del armador del mismo nombre que lo mandara construir en los astilleros *Figuren* de Lekeitio.

«ANTXETA» (Embarcación de pesca costera. Batel)

El *Antxeta* fue construido en 1947 por *Javier Garín* en Hondarribia, con 4,9 m. de eslora, 1,20 m. de manga y 0,48 m. de puntal, siguiendo criterios habituales en la época: líneas tradicionales con proa recta, popa tipo nuez (característica de la carpintería de ribera en botes de la parte oriental de la costa guipuzcoana) y armazón de cuaderna cocida de acacia. El resto del armazón, quilla, roda y codaste es de roble así como la regala; el forro es de pino gallego al igual que las bancadas y la durmiente. Aquéllas van apoyadas sobre ésta sin curvas de refuerzo, y con la primera tosta de proa y popa prácticamente en contacto con las tillas y a modo de continuación de las mismas, contando además con panas de pino colocadas sobre las cuadernas a modo de cubierta. La clavazón es de acero galvanizado con estopa de algodón en las costuras. La embarcación está esencialmente diseñada para navegación a remo con cinco bancadas, cuatro toletes de acacia a babor y tres a estribor, utilizando remos elaborados por *Oliden* en Orio. En principio también fue equipado para la propulsión a vela, aparejando una vela al tercio y timón de codaste, si bien en la práctica apenas fueron utilizados.

En 1947 José María Mancisidor, vecino de Pasai Donibane, encargó la construcción del batel para regalarlo a su hijo Cipriano Mancisidor. Fue inscrito en Pasaia con folio SS-1598 y nombrado *Milagrosa* debido a la costumbre extendida en la época de utilizar nombres relacionados con el santoral o las divinidades. Su actividad principal era la pesca del chipirón y el jurel, aunque sólo se hacía a la mar en los días de descanso de la flota de bajura ya que su propietario se dedicaba a ella profesionalmente. Por ello, las «temporadas de pesca» se desarrollaban principalmente en invierno con Cipriano y su padre como únicos tripulantes. Los chipirones eran capturados mediante aparejos de mano con potera mientras que el jurel se pescaba a la cacea. Utilizaban para ello aparejos de fita y alambre con señuelos de pluma que se largaban mediante cinco cañas de unos 5 m. cada una. Éstas iban dispuestas en abanico, sobresaliendo por la zona de popa de forma casi paralela a la superficie del mar. Además, y según la época también realizaban capturas de fanecas y otras especies menores

10. El sistema de reparto era idéntico al empleado en la mayoría de los puertos de la costa vasca.



Antxeta, batel de pesca costera y recreo con estructura de cuaderna cocida y líneas tradicionales. Con una eslora de 4'9 m., fue construido por J. Garin de Hondarribia en 1947. Donada por Rafael Aguirre Franco, forma parte de los fondos del Untzi Museoa desde septiembre de 1995.

con aparejos de mano, de tipo palillo o balancín, y en todos los casos en aguas muy próximas al puerto de Pasaia.

A finales de los 80, y tras varios años depositado en una bodega, el batel fue adquirido por Rafael Aguirre Franco, director del Centro de Atracción y Turismo de Donostia y gran aficionado al remo, para utilizarlo exclusivamente en la práctica del remo con carácter deportivo. El *Milagrosa* pasó a denominarse *Antxeta*, y con él realizó frecuentes salidas a la bahía de la Concha, cruzando diversas apuestas y retos principalmente con José Sagarzazu «Zurdo», ex-remero de Pasaia, otro gran aficionado a este tipo de embarcaciones. Entre éstas cabe señalar la travesía entre Pasaia y Donostia, no siendo sin embargo la singladura más larga de las llevadas a cabo por el batel, puesto que en una ocasión realizó una larga travesía hasta Bermeo en tres etapas pasando por Zumaia y Lekeitio.

El 20 de septiembre de 1995 Rafael Aguirre donó la embarcación al Untzi Museoa, donde está clasificada como batel de cuaderna cocida con líneas tradicionales.

«GERMANCHO» (Embarcación de pesca costera. Motora)

El *Germancho* fue construido en el astillero de *Javier Garín* en Hondarribia el año 1950, midiendo 10,86 m. de eslora, 2,05 m. de manga y 1,08 m. de puntal, con 4,15 TRB.

Es una embarcación de líneas clásicas con cubierta y arrufo poco pronunciado, estructura compuesta de cuaderna cocida de acacia en la mayor parte del casco, y aserrada de roble en proa y popa, siendo igualmente del mismo material el resto de los maderos de cuenta, quilla, roda y codaste.

Tal y como sucede en la mayoría de las construcciones de vareta, las cuadernas se prolongan hasta la teórica regala, no existiendo ni trancanil ni barraganetes a pesar de su apariencia exterior. La tablazón es de pino norte en el forro, con clavos remachados de cobre y estopa de algodón, al igual que en la cubierta donde las tracas de la zona central son de mayor anchura.

La distribución interior es básica contando con dos bodegas a proa y popa de la sala de máquinas, y un mínimo rancho justo en proa. Sobre cubierta el equipamiento es igualmente sencillo, con bitas a proa y popa, cinco bancadas, una en proa seguida de dos tambuchos, dos en la zona central delimitando un pequeño guardacalor, otra más atrás y la última en la misma popa, delimitando con la anterior el acceso a la bodega.

Finalizada la construcción el montaje fue realizado también en Hondarribia por los talleres de *Gabriel Aizpurua* dotando a la embarcación de un propulsor *CLM* de 12 H.P. que fue cubierto con un guardacalor metálico que no sobrepasa la altura de la borda, y una barandilla metálica alrededor del casco de amura a amura. A principios de 1959 se procedió a la sustitución del motor propulsor para



Germancho, motora de pesca costera utilizada como merlucera y mallera. Fue construida por J. Garin en Hondarribia el año 1950 con 10,86 m. de eslora, líneas tradicionales y armazón de cuaderna cocida reforzada. Forma parte de los fondos del Untzi Museoa desde octubre de 1996.

estar equipado desde entonces con un *Barreiros* de 45 C.V., así como con una maquinilla para virado a proa del guardacalor, entre las dos escotillas.

A pesar de los años transcurridos sus características iniciales permanecen prácticamente inalteradas dado que únicamente le fueron realizadas reparaciones de mantenimiento y alguna que otra adaptación como el alzamiento de la zona de proa, con doble tapa en la regala, o la colocación de listones antirozamiento en el pantoque y costado de babor por el que cobraba las redes.

La embarcación fue construida para Sebero Alcain de Hondarribia, siendo matriculada en Pasajes con folio SS-1-1722 y nominada *Germancho* en atención a Germán Alcain, hijo del armador.

En principio fue utilizada como *motora merlucera* practicando la pesca de merluza–besugo mediante aparejos de mano, en los meses invernales, para continuar con la cacea de túnidos en la temporada estival. La tripulación estaba compuesta por tres miembros, el patrón-armador y dos más, quienes empleaban aparejos de mano con anzuelo único en la captura de merluza, tres aparejos para la cacea de atún (uno por cada ala y otro por la popa) y cinco en la de bonito (dos por cada ala y uno por la popa). Teniendo en cuenta sus dimensiones, los desplazamientos eran más bien modestos, frecuentando los caladeros cercanos como Garro, Amiau, etc., e incluso Eskote para alejarse hasta la altura de Bermeo durante el verano, y siempre en salidas diarias. Circunstancialmente también practicaban la pesca mediante chapas e incluso la captura de cefalópodos, principalmente chipirones, en otoño.

La embarcación fue vendida a Félix Aristizabal Arruabarrena el 1 de enero de 1959 quien procedió a sustituir el propulsor, si bien continuó practicando un tipo de pesca idéntico al anterior con un ciclo anual en base a dos temporadas, merlúcidos y túnidos.

El 4 de mayo de 1996 el *Germancho*, que continuaba conservando su denominación, fue vendido¹¹ a Felipe Andonegi López de Getaria, cambiando su puerto base a este último. Además, esta modificación supuso asimismo un vuelco total en el carácter de la embarcación que se reconvirtió en mallera para dedicarse exclusivamente a la pesca mediante redes de enmalle. La mallera, tripulada únicamente por F. Andonegi¹², se empleaba de noviembre a abril para la captura de especies de fondo, como rape o lenguado, mediante *tresmallo*; de abril a junio pescadilla y faneca mediante *malla-bakarra*, que también se utilizaba de mayo a septiembre para la pesca del salmonete. Largaba unos 30 tresmallos de 100 brazas en dos andadas de 15 cada una y entre 26 a 28 *malla-bakarra* de 100 brazas de largo por 3 brazas de caída, en aguas cercanas al puerto base habitualmente.

11. En realidad la operación se llevó a cabo a través de terceros, José A. Andonegui, María Teresa Andonegui y Santiago Aizpuru.

12. Los trabajos complementarios en tierra, armado, reparación de redes, etc. eran realizados por su mujer.

Tras el fallecimiento de Andonegi la embarcación pasa a ser propiedad de su mujer Esperanza Querejeta quien a su vez la vendió a Jesús Campos Tellería el 19 de agosto de 1994. El cambio de propietario no llevó consigo ninguna alteración en las modalidades de pesca practicadas, continuando con la pesca de redes de enmalle hasta el 18 de mayo de 1995 en que se procedió a solicitar su baja para la construcción de una nueva embarcación.

El Museo, que ya se había interesado por la embarcación en 1992, se puso en contacto con Jesús Campos, quien salvadas las reticencias iniciales, accedió a la donación. El *Germantxo* pasó a formar parte de los fondos del Museo el 8 de octubre de 1996 como embarcación mallera de pesca costera con líneas tradicionales y construcción de vareta.

«JUAN MARÍA» (Embarcación de pesca costera. Merlucera. Mallera años 60)

Construida en 1965 por Juan Iridoy Michelena en su astillero de Hondarribia con 11,30 m. de eslora, 2,75 m. de manga, 1,50 m. de puntal y 10,10 toneladas.

Se trata de una embarcación cubertada, con estructura compuesta de cuaderna cocida de acacia y rellenos en proa-popa de cuaderna aserrada de roble, madera con la que también están elaboradas la roda, quilla, codaste y regala. Su diseño puede ser catalogado como de líneas clásicas con proa recta y popa tipo trainera, con arrufo pronunciado característico de las construcciones de la zona oriental de la costa vasca. Las cuadernas, en una sola pieza, se prolongan desde la quilla hasta la regala, no existiendo barraganetes ni trancañil, de manera que la cubierta de pino se asienta sobre los baos de roble y delimita con las cuadernas y el forro exterior, que es de samangila con clavazón de remaches de cobre y estopa de algodón. Cuenta con cintón de amura a aleta colocado por debajo de la primera traca de cubierta.

Dadas las características del tipo de pesca para el que fue construido, con salidas diarias, no dispone de bodega estando por el contrario dotada de dos viveros para la conservación de cebo vivo con 3.000 litros de agua de mar. Además, cuenta con un pequeño pañol, «sala de máquinas» y rancho con tres catres con la siguiente distribución interior proa-popa: rancho, vivero, máquinas, vivero y pañol. Sobre cubierta encontramos cinco bancadas, una a proa, la siguiente un poco más a popa, otra justo a proa de la caseta, y dos más a popa, además de los imprescindibles accesos-protección de espacios interiores. Cuenta también con una barandilla de madera que se extiende de amura a aleta en ambas bandas.

El montaje fue llevado a cabo por Félix Pérez Ecenarro en Hondarribia y se compone de una reducida caseta de gobierno en dos niveles, el anterior más bajo a modo de guardacalor y el posterior elevado para cobijar al patrón. Está colocada a 2/3 de eslora y equipada de compás, sonda y emisor-



Juan María, merlucera mallera de los años 60, empleada en pesca costera y litoral, construida en 1965 por J. Iridoy en Hondarribia, con líneas tradicionales y estructura de vareta reforzada. Es propiedad del Untzi Museoa desde mayo de 1994.

receptor de 27 mhz., disponiendo asimismo de una pequeña maquinilla a proa de la misma. No arbola ningún mástil si bien durante las labores de pesca montaban una pequeña vela a popa. Desde su construcción fue equipada con un propulsor *Beadouin DK2M* de 50 C.V., no habiendo sido objeto de reparaciones-transformaciones sustanciales salvo las derivadas del propio mantenimiento de la embarcación.

El *Juan María*, matriculado en San Sebastián con folio SS-1-2102, fue construido por encargo de Juan María Iridoy Miranda, de quien también recibió su nombre, para ser empleado casi exclusivamente en la captura de túnidos, razón por la que presenta un equipamiento bastante especial no habitual para pesqueros de sus dimensiones.

A mediados de la década de los 60 y debido a diversas circunstancias, entre las que cabe destacar el precio del atún y la abundancia y proximidad a la costa de los cardúmenes, fueron construidas, principalmente en Hondarribia, un importante número de embarcaciones especialmente equipadas para la captura de los mismos, dando prioridad a los viveros para la conservación de cebo vivo incluso prescindiendo de las bodegas-neveras para el almacenamiento de capturas.

Su ciclo anual estaba basado en dos únicas campañas de pesca, túnidos y merluza-besugo, para las cuales contaba con una dotación de tres a cinco miembros con Juan María Iridoy como patrón y sus hijos Pedro y Jacinto como tripulantes, éste último en calidad de motorista.

La campaña de túnidos, esencialmente atún, se prolongaba de mayo a octubre practicando tanto la pesca con cebo vivo como la cacea con cebo artificial en mareas de aproximadamente una semana, en aguas del Golfo de Bizkaia, entre Hondarribia y Matxitxako, y siempre a vista de costa. Para la cacea empleaban dos pequeñas alas, una por banda, por cada una de las cuales largaban un aparejo, y además un tercero en la misma popa, todos ellos con señuelos artificiales de hoja de maíz y anzuelo simple¹³. La práctica del cebo vivo, con aparejos de mano, resultaba un poco más complicada, razón por la que dejaron de practicarla en poco tiempo. En principio debían capturar el propio cebo, opción que relegaron desde el primer momento de manera que en lugar de capturarlo procedían directamente a su adquisición, generalmente a embarcaciones de Ondarroa.

La merluza y el besugo constituían una campaña complementaria a la anterior y se llevaba a cabo desde noviembre a mayo estando la época cercana a Navidad centrada esencialmente en el besugo. Ambas especies se capturaban mediante chambeles verticales de ocho a diez anzuelos que se calaban mediante cuatro cañas de unas tres brazas aproximadamente. Las capturas se llevaban a cabo principalmente en los caladeros más cercanos a Hondarribia, como Gaztelu y Amiau, y excepcionalmente en el de Eskote siempre en salidas diarias.

En 1968, y a raíz de la jubilación del padre, Pedro Iridoy se convirtió en el nuevo patrón de la embarcación, que en 1969 pasó a ser propiedad de los hermanos Iridoy, Pedro, Jacinto y Eulalia, gracias a la renuncia a su favor de Juan María Iridoy. Poco a poco fueron abandonando las campañas de túnidos, merluza y besugo para centrarse exclusivamente en la pesca de marisco mediante nasas, principalmente txangurro, que capturaban en los caladeros antes mencionados de Gaztelu y Amiau, en salidas diarias, largando habitualmente tres andanas de quince nasas cada una. Esta práctica únicamente se veía interrumpida durante el otoño en el que practicaban la recolección-extracción de algas al arrastre mediante rastro.

La embarcación pasó a ser tripulada exclusivamente por los dos hermanos Iridoy con la inestimable colaboración de su hermana que se encargaba de la venta directa de las capturas y otras actividades en tierra. El sistema de reparto de beneficios era también un tanto peculiar ya que al contrario del sistema común de distribución al 50%, asignaban el 33% a la parte armadora y 66% a la tripulación.

En 1991 el *Juan María* cesó su actividad debido a la jubilación de sus armadores. La baja definitiva fue concedida el 13/01/92 estando desde entonces fondeado en la bahía de Txingudi.

En 1994, un colaborador del Museo, Xabier Agote, nos comunicó la existencia de la *Juan María* en Hondarribia, embarcación propiedad de los hermanos Iridoy, que estaba destinada a hundimiento. La tramitación fue especialmente complicada. Como en resto de los casos las gestiones administrativas necesarias fueron efectuadas por el personal del Museo. El trabajo de recuperación de embarcaciones resulta en muchas ocasiones un trabajo de urgencia, una lucha contra el tiempo, los plazos y las fechas.

13. Posteriormente la perfolia de maíz fue sustituida por tiras de material plástico de diversos colores.

La *Juan María* llegó al puerto de Donostia el 18 de Mayo de 1994, Día Internacional de los Museos, navegando por sus propios medios hasta la Isla de Santa Clara donde el *Nuevo Lobo de Mar* la remolcó hasta el muelle. Dejó de llover mientras entraba bamboleándose al son de la música que le daba la bienvenida y entre los aplausos de los asistentes al acto. Los huevos que se llevaron a las Clarisas del Monasterio de Bidaurreta de Oñati, debieron de contar lo suyo.

La *Juan María* está catalogada como embarcación típica de pesca costera/litoral en los años 60, en la zona oriental de la costa vasca, con líneas tradicionales, de proa recta y popa tipo trainera, y construcción en cuaderna cocida.

«LAGUN ARTEAN» (Embarcación de pesca litoral. Merlucera años 60)

Construida en 1969 en el *Astillero Iridoy* de Hondarribia, tiene una eslora de 14 m., con 3,764 m. de manga y 1,50 m. de puntal, con 20 TRB.

Se trata de un casco con cubierta, estructura de cuaderna de plantilla y líneas evolucionadas, presentando una proa acampanada con cierto lazamiento y popa tipo crucero. El armazón principal, roda, codaste, cuadernas y baos es de madera de roble, mientras que la quilla es de eucalipto,



Lagun Artean, merlucera de los años 60 construida en 1969 en el Astillero Iridoy en Hondarribia. La embarcación de 14 m. de eslora, líneas evolucionadas y armazón de cuaderna aserrada, entró a formar parte de los fondos del Untzi Museoa en diciembre de 1991. Amarrada junto al Museo fue utilizada durante casi tres años para realizar actividades didácticas.

y a pesar de su apariencia las cuadernas se prolongan únicamente hasta el trancañil en todo el contorno de la embarcación¹⁴. La cubierta es de pino del país con clavazón de acero galvanizado, al igual que en el forro que es de pinotea con estopa de algodón.

Presenta una compartimentación típica en las embarcaciones hondarribitarras de la época aunque no común a pesqueros de características similares en el resto de los puertos de la costa vasca¹⁵.

14. Las amuras presentan un acabado, sin cenefa y con alas, idéntico al de las embarcaciones construidas empleando astas prolongadas hasta la regala.

15. Ver compartimentación del *Juan María*.

Así, y a pesar de sus dimensiones, está dotada de viveros para cebo vivo con la siguiente distribución: seis catres a proa, seguidos de bodega, un vivero, la máquina, dos viveros, una bodega y un pañol¹⁶. En cubierta únicamente dispone de los elementos de acceso a espacios interiores, tambuchos, etc., tres bancadas, una a popa y dos a proa por delante y detrás del mástil, con una barandilla de madera sobre la regala bordeando la embarcación de amura a amura.

La superestructura, compuesta de puente de gobierno y caseta en un bloque a ras de cubierta, está colocada a 2/3 de la eslora y fue montada por los talleres *Félix Pérez Ecenarro*, quienes también llevaron a cabo el resto del equipamiento, con dos mástiles¹⁷, maquinilla central para virado de la jareta, halador de redes de cerco, motor auxiliar *Perkins* de 35 C.V. y propulsor *Volvo Penta* de 140 C.V.

Como se puede desprender de su nombre, *Lagun Artean*, el planteamiento de la construcción surge de un proyecto común de cinco amigos: Pedro de Miguel, Luis Egia, Ramón Altuna y los hermanos Manuel y Senen Larzabal. La idea consistía en un pesquero polivalente que practicase tanto la pesca litoral como la de superficie¹⁸, al objeto de mantener una actividad constante durante todo el año¹⁹.

La embarcación fue matriculada en San Sebastián con folio de Pasajes SS-1-2193 y su ciclo de actividad anual contemplaba la captura de merlúcidos, besugo, anchoa y túnidos, con Senen Larzabal como patrón, Luis Egia como maquinista y una tripulación de ocho miembros que trabajaban a la parte²⁰.

La merluza, y en su época el besugo, era capturada de noviembre a mayo con chambeles de quince a veinte anzuelos, calados en vertical mediante seis a ocho cañas de 3 a 4 m. cada una, y manipuladas con carretes accionados manualmente. Las salidas eran diarias, partiendo al amanecer y retornando al atardecer, para frecuentar caladeros próximos a Hondarribia como Gaztelu, Amiau, Garro, Eskota, etc. Seguidamente iniciaban la campaña de la anchoa, entre los meses de abril y junio, en jornadas matinales, en aguas muy cercanas al puerto base y utilizando para ello un reducido arte de red de cerco con jareta de unas 110 brazas de largo por 32 brazas de alto. Inmediatamente después, finales del mes de junio, daba comienzo la temporada de túnidos, principalmente atún, que se prolongaba hasta noviembre. Las mareas eran semanales y siempre dentro del Golfo de Bizkaia, no mas allá de la altura de la costa cántabra. Cada tripulante empleaba un aparejo de carrete manual con cebo vivo aunque en alguna ocasión también practicaban la modalidad de «chapa».

A finales de 1973, (la escritura es del 07/01/74), los hermanos Larzabal vendieron sus partes correspondientes al resto de copropietarios de manera que la embarcación quedó en manos de los tres socios restantes. El cambio de propiedad trajo consigo diversas variaciones en las modalidades de pesca practicadas de forma que éstas se centraron en la pesca litoral-superficie (merluza y anchoa principalmente aunque también verdel)²¹ e igualmente redujeron la tripulación a cinco miembros. La anchoa continuó capturándose como antaño mientras que para la merluza se realizaron algunos cambios como la introducción de carretes hidráulicos que también eran empleados para la línea en la pesca del verdel, entre los meses de marzo y junio, con chambeles de diez a quince anzuelos y sistema de autodespescado.

De nuevo, en la década de los 80, readaptaron el ciclo anual para practicar otra vez la captura de túnidos, aunque esta vez con el método de la cacea y mediante el uso de nueve aparejos, tres por cada ala y otros tres por la popa. El año se completaba con las temporadas de merluza y verdel, actividades que no abandonaron prácticamente hasta el final.

En noviembre de 1986 también Luis Egia y Ramón Altuna vendieron su parte a Pedro de Miguel quedando éste como único propietario y prosiguiendo con la misma modalidad de pesca hasta su baja definitiva por desguace el 9 de junio de 1991.

La *Lagun Artean* era una de las merluceras hondarribitarras que se había previsto hundir en el verano de 1991 con el propósito de crear un caladero artificial en Higer. El equipo de gestión del Museo, viendo que era la ocasión de dar inicio al proceso de recuperación de embarcaciones pes-

16. Dispuestos transversalmente.

17. El de proa colocado a proa del tambucho, característica común en las embarcaciones de la zona oriental.

18. De ahí su equipamiento.

19. Como señalaba uno de los armadores «así pagamos la embarcación en tres años».

20. El 55% del monte menor correspondía a la tripulación y el 45% a los armadores.

21. Realizaron también algunas salidas a la cacea de túnidos, pero únicamente durante un año.

queras, y contando con la colaboración directa de Esteban Olaizola, Presidente de la Cofradía de Pescadores de Hondarribia, inició los trámites para la recuperación de la *Lagun Artean*. Sobre las complicadas gestiones que se hubieron de llevar a cabo para conseguirlo ya se ha hablado en páginas anteriores. Añadir tan sólo que una vez sorteadas con éxito las trabas administrativas, el barco pasó a ser propiedad del Museo el 18 de diciembre de 1991 y que con la intención de crear una cierta sensibilidad pública en relación al concepto de patrimonio marítimo se organizó una fiesta de acogida en el puerto de Donostia, la primera de este tipo realizada por el Museo. Para la ocasión se contó con la animación musical de una fanfarre y los pinchos de pastel de merluza proporcionados por un conocido bar de la Parte Vieja donostiarra. Cuando llegó la *Lagun Artean* engalanada con banderines de colores, un músico hizo tañer, a ritmo de txalaparta, la campana de avisos de la antigua Lonja del Consulado (hoy sede del Museo).

«CALDERÓN» (Embarcación de servicios portuarios. Lancha de prácticos)

La embarcación fue construida por Eduardo Laboa de Pasaia Donibane en 1939 para ser empleada en el servicio de practicaje del puerto de Pasaia, circunstancia que determina sus características en las que se atisban algunos rasgos notablemente tradicionales.

Esta lancha motora cubertada de 10,50 m. de eslora, 2,6 m. de manga, 1,19 m. de puntal y 8,30 trb., presenta líneas con proa llena mínimamente lanzada y popa tipo trainera. La estructura es de cuaderna cocida, doble en los costados, contando además con diversos refuerzos exteriores en las amuras y una roda prominente.

La cubierta de pino, que no dispone de trancanil, está prácticamente a la altura de la regala, que únicamente sobresale unos diez centímetros sobre ella. Como ya hemos indicado, debido a su cometido está bastante reforzada contando además, con varias hileras de palmejares y dos cintones, uno a ras de agua y otro a la altura de la cubierta, ambos forrados con viejas cubiertas de automóvil para disminuir la intensidad del impacto en los continuos abordajes que llevaban a cabo en su quehacer diario.

La superestructura estaba compuesta por un guardacalor metálico que daba cobijo a una diminuta sala de máquinas. Además, disponía de un pequeño espacio para la «tripulación», compuesta por los dos patrones y los prácticos, un mínimo pañol a popa y una bodega a proa, con accesos a través de un tambucho situado en cubierta a proa del guardacalor, que se utilizaba únicamente para el almacenamiento del ancla y pertrechos. La cubierta carece de barandilla contando, no obstante, con un cable pasamanos que se extiende desde la superestructura a la proa.

Estaba equipada con un propulsor *Yeregui Hnos.* de 40 C.V., que en 1952 fue sustituido por un *Bolinder* de 50 C.V. en los talleres mecánicos *R. Elordi* de Lekeitio.



Calderón, lancha de prácticos del puerto de Pasaia, construida en 1939 por E. Laboa (Pasaia), tiene una eslora de 10,5 m. con líneas indefinidas, aunque básicamente tradicionales, y estructura de vareta reforzada. Fue donada al Untzi Museoa en octubre de 1996 por la Corporación de Prácticos del Puerto de Pasaia. (Foto Enrique Pascual, 25-11-94).

Además de estos cambios en el motor, posteriormente la embarcación también fue objeto de una reparación general en el *Astillero Fontán* de Pasaia, que incluyó la renovación y reforzamiento de cuadernas, cubierta, etc. Asimismo, el guardacalor fue dotado de una pequeña cabina de madera, adosada a la parte de popa, que cubría la bañera dando a la dotación una mayor protección contra las inclemencias meteorológicas.

La lancha propiedad de la Corporación de Prácticos de Pasaia fue construida para ser empleada en el servicio de practicaje del puerto y como era habitual en embarcaciones de servicios oficiales y pseudo oficiales de la postguerra fue nombrada *Calderón* en homenaje a Manuel Calderón, capitán de corbeta, natural de Deba, que ocupó entre otros cargos el de ayudante de Marina de Pasajes y Comandante de Marina de San Sebastián.

A pesar de que su zona de acción no era evidentemente extensa, aproximadamente tres millas alrededor de la bocana del puerto, el tipo de actividad que realizaba hizo que con el paso de los años sufriera un importante deterioro por lo que, como ya hemos indicado, fue objeto de una profunda reparación dado que sus espléndidas condiciones marineras no aconsejaban un cambio de embarcación.

Finalmente y tras largos años de eficaz servicio, el 8 de octubre de 1996 fue donada al Untzi Museoa-Museo Naval gracias a la colaboración de Enrique Pascual.

«ASTILLEROS LUZURIAGA» (Embarcación de tráfico interior. Motora multiusos)

La embarcación de 10 m. de eslora, 2,30 m. de manga, 0,96 m. de puntal y 5,89 trb., fue construida en 1952 por los carpinteros del propio astillero siguiendo las pautas de la carpintería de ribera de la época, aunque dado el servicio que iba a prestar fue realizada de manera más bien tosca, sin apenas detalles. Se trata de una motora cabinada, sin cubierta y con estructura de vareta. Sus líneas, de acuerdo con su utilidad, son bastante rudas con proa recta poco estilizada y popa



Astilleros Luzuriaga, motora multiusos construida en 1952 por operarios del propio astillero para uso interno. Con 10 m. de eslora y estructura de cuaderna cocida, no tiene líneas definidas siendo propiedad del Untzi Museoa desde su donación en marzo de 1995.

estampa, aunque realmente habría que definirla mejor como truncada. La quilla, roda, codaste y el cintón que rodea toda la embarcación, excepto la popa, prácticamente a ras del agua, son de roble, mientras que el forro es de pino. Dispone de tilla y talamete a nivel de regala cerrados a modo de pañol, con dos bancadas a proa de la superestructura, una justo delante del guardacalor y otra entre ésta y la tilla, con asientos longitudinales en ambos casos cubriendo así todo el perímetro del espacio delimitado. En la zona de popa, hacia la que está abierta la caseta, también dispone de un asiento en U siguiendo las formas de la embarcación. Interiormente los costados están forrados desde la regala a los asientos, y al carecer de cubierta cuenta con un entresijo de panas cubriendo la sentina.

Fue equipada con un propulsor diesel *Somofa* de 16 C.V. que estaba cubierto por un guardacalor-caseta de gobierno de madera abierto hacia popa contando también en la misma con un gancho para remolque. En 1971 (24 de junio) el propulsor fue sustituido por un motor *Perkins 3152* de 35 C.V. A lo largo de sus años de servicio, y debido a las características del mismo, ha sufrido multitud de reparaciones cuyos resultados son visibles especialmente en su estructura.

La construcción de esta motora se llevó a cabo al objeto de disponer de una lancha para servicios propios del astillero teniendo asignado un patrón como tripulante fijo y diversos operarios como ocasionales según las circunstancias. Fue inscrita con el nombre de *Astilleros Luzuriaga* con folio 603 de la lista 4ª de Pasaia. Sus funciones eran esencialmente el remolque del taller flotante del astillero en aguas del puerto de Pasaia, así como el transporte de operarios en sus desplazamientos entre las instalaciones de Pasai San Pedro y Donibane o a los diversos buques a reparar, además del remolque desde/hasta el varadero de los pesqueros de tamaño reducido.

En 1991 (22 de mayo) y a instancias del astillero se procedió a reclasificar la embarcación causando baja en la lista 4ª para ser dada de alta en la 5ª con folio 4/91 como lancha de tráfico interior Grupo III clase S.

Una vez jubilado su patrón oficial, la motora continuó siendo utilizada hasta el año 1992 en el que dejó de prestar servicio para ser donada al Untzi Museoa de Donostia el 24 de marzo de 1995.

TRAINERA DE ORIO (Embarcación de remo tradicional)

La trainera fue construida en 1963-64 por *Valentín Ikazeta* en Orio siguiendo las directrices establecidas en el reglamento de las Regatas de La Concha con 12 m. de eslora máxima, 1,72 m. de manga interior, y puntales mínimos de 0,95 m. a proa, 0,75 m. a popa y 0,60 m. en el centro con un peso de 324 kgs. Su proa es recta con la popa tipo nuez, ambas afiladas con arrufo reducido y líneas muy afinadas de gran hidrodinámica.

Se trata de una auténtica joya de la artesanía naval «fabricada» en base a un armazón mixto de cuaderna aserrada de haya y vareta cocida de roble. Las primeras están colocadas con una separación de 25 cm. a 1,5 m. de proa/popa y 0,50 cm. en el resto de la eslora con tres de las segundas rellenando el espacio intermedio. El resto de los elementos han sido elaborados con una gran diversidad de materiales: la roda y el codaste son de roble mientras que la quilla es de madera tropical (abebey) al igual que el forro y las toleteras, mientras que los toletes son de acacia; la regala es de haya y las bancadas de pino con clavazón de acero galvanizado. Al igual que todas las traineras de competición dispone de siete *tostas* si bien a diferencia de las traineras actuales, éstas y las toleteras son fijas. En la zona de popa dispone de un reducido enjaretado para el patrón quien gobierna mediante una espadilla por la banda de babor.

La trainera de Orio formaba parte de una serie de ocho embarcaciones idénticas encargadas a *V. Ikazeta* por el Centro de Atracción y Turismo de Donostia para ser utilizadas en las Regatas de La Concha. Formaba parte de un proyecto de normalización de la regata concediendo a todos los participantes una igualdad inicial en el apartado de embarcaciones, ayudando asimismo a no agravar más aún la precaria situación económica de los clubes. Las embarcaciones fueron bendecidas en un gran acto celebrado en la plaza San Telmo con la asistencia de gran cantidad de aficionados. Originalmente las traineras eran asignadas mediante un sorteo anual entre los participantes de la regata, de forma que a Orio le correspondió la número 6. No obstante, con el tiempo se comprobó que dadas las características de construcción, con bancadas y toleteras fijas, cada cambio de tripulación implicaba irremisiblemente diversos trabajos de adaptación por lo que al final se optó por asignar definitivamente las embarcaciones a condición de participar en la regata y de que en caso contrario ésta fuese cedida a otro club participante.

La andadura de esta embarcación se inició en 1964 consiguiendo la Bandera de La Concha. Sin embargo, los años siguientes no fueron nada afortunados para los remeros de Orio, ya que tras ser segundos llegaron incluso a no participar en 1968 y 1969, años en los que la trainera fue utilizada por la tripulación de Astillero (Cantabria). En 1970, y al objeto de participar en la Regata de La Concha, Orio se hizo de nuevo con la trainera en cuestión recibéndola de manos de Donostia. De forma sorprendente Orio volvió a conquistar el triunfo, que repetiría de nuevo en 1971 y 1972, último año en que fueron empleadas las embarcaciones del Centro de Atracción y Turismo.

La trainera llegó al Museo por iniciativa de Jesús María Perona, reputado modelista naval que en aquellos años formó parte de la tripulación de Orio como remero. Al tener conocimiento de que el Club de Remo Olímpico de Orio necesitaba hacer sitio en sus instalaciones para acomodar a las traineras de fibra recién adquiridas, y que la vieja trainera corría el riesgo de terminar descuartizada o quemada, Perona supo convencer al entonces entrenador Jose Luis Korta –que también había remado en aquella trainera victoriosa– y a otros miembros del Club, de que la trainera debía depositarse en el Museo. Fueron el propio Korta y sus remeros quienes trasladaron la trainera desde Orio hasta el almacén de San Sebastián. Varios días más tarde, el 26 de febrero de 1992, el Club de Remo Olímpico de Orio firmó la donación de la trainera al Untzi Museoa.



La trainera de Orio en el puerto de Donostia tras vencer en la regata de 1971. Junto al patrón «Altxerri», se encuentra, portando la bandera del triunfo, el alcalde de Orio, Jesús M^o Ayestarán. La trainera lleva incorporada a proa la primera palca que se construyó en el Cantábrico para traineras de competición. En la fotografía (realizada por Xabier Lauzirika y propiedad de Jesús M^o Perona) se observa, quilla arriba, la trainera de Lasarte, gemela de la de Orio. Son embarcaciones de 12 m. de eslora con líneas especialmente hidrodinámicas y estructura mixta aligerada. La trainera de Orio fue construida por V. Ikazeta en 1963-64. Fue donada al Untzi Museoa en febrero de 1992.

EMBARCACIONES RECUPERADAS POR EL UNTZI MUSEOA-MUSEO NAVAL

Embarcaciones de pesca

- *Gurutze Santua*: Embarcación de pesca costera. Batel de madera con líneas tradicionales y armazón de vareta construido en Mutriku en el astillero de Cesáreo Zumalabe en 1925. Eslora: 5,65 m.; Manga: 1,34 m.

- *San Vicente*: Embarcación de pesca litoral. Merlucera de los años 30, cubierta y de madera, con líneas tradicionales y armazón de vareta, y «rellenos» de proa y popa de cuadernas/astillas aserradas construida por A. Aseginolaza de Hondarribia en el año 1933. Eslora: 10,6 m.; Manga: 2,70 m.

- *María Rosario*: Embarcación de pesca costera. Batel de madera con líneas tradicionales y armazón de vareta construido en Orio por L. Lizaso en 1946. Eslora: 6,4 m.; Manga: 1,35 m.
- *Trinido*: Embarcación de pesca de superficie. Vapor de los años 30, cubertado, de madera, con líneas tradicionales y estructura de cuaderna aserrada construido en Lekeitio por Pedro Eiguren en 1947. Eslora: 15,75 m.; Manga: 3,70 m. y 28,37 trb.
- *Antxeta*: Embarcación de pesca costera. Batel de madera con líneas tradicionales y estructura de vareta construido en 1947 por Javier Garín en Hondarribia. Eslora: 4,9 m.; Manga: 1,20 m.
- *Germancho*: Embarcación de pesca costera. Motora merlucera/mallera, cubertada y de madera, con líneas tradicionales y estructura mixta construida en el astillero de Javier Garín en Hondarribia el año 1950. Eslora: 10,86 m.; Manga: 2,05 m. y 4,15 trb.
- *Juan María*: Embarcación de pesca costera/litoral. Merlucera. Mallera de los años 60, cubertada y de madera, con líneas tradicionales y estructura mixta construida por Juan Iridoy Michelena en su astillero de Hondarribia en 1965. Eslora: 11,30 m.; Manga: 2,75 m. y 10,10 trb.
- *Lagun Artean*: Embarcación de pesca litoral. Merlucera de los años 60, cubertada y de madera, con líneas evolucionadas y estructura de cuaderna aserrada construida en 1969 en el Astillero Iridoy de Hondarribia. Eslora: 14 m.; Manga: 3,76 m. y 20 trb.
- *Joaquín Mari*: Embarcación de pesca costera. Batel de madera con líneas tradicionales y estructura de vareta construido en Pasaia hacia los años 50. Eslora: 4,77 m.; Manga: 1,32 m.
- *Saint Michel*: Embarcación de recreo. Batel de madera con líneas tradicionales y armazón de vareta construido en Hendaia el año 1942. Eslora: 5,45 m.; Manga: 1,44 m.
- *Txindor*: Embarcación de pesca costera. Motora merlucera/mallera cubertada de madera con líneas tradicionales y armazón de vareta construido en San Sebastián en los años 50. Eslora: 9 m.; Manga: 1,40 m.
- Embarcación auxiliar para embarque/desembarque de tripulantes. Bombota, Platusa o Txintxorro de madera con formas cuasi rectangulares construida en Hondarribia en fecha desconocida.
- Embarcación auxiliar para embarque/desembarque de tripulantes. Bombota, Platusa o Txintxorro de madera con formas cuasi rectangulares localizada en Pasaia.
- Embarcación auxiliar para embarque/desembarque de tripulantes. Cajón de contrachapeado marino de forma rectangular localizado en Pasaia.

Embarcaciones varias

- *Trainera de Orio*: Embarcación de remo tradicional. Trainera de competición con líneas tradicionales y estructura mixta construida en 1963/64 por Valentín Ikazeta en Orio siguiendo las directrices establecidas en el reglamento de las Regatas de La Concha. Eslora máxima: 12 m.; Manga interior: 1,72 m.; Puntales mínimo: 0,95 m. a proa, 0,75 m. a popa y 0,60 m. en el centro con un peso de 324 kgs.
- Auxiliar de embarcación de recreo. Bote de madera con forro de tingladillo construido en Burdeos en fecha desconocida.
- *Calderón*: Embarcación de prácticos. Lancha de madera, cubertada, con líneas indefinidas básicamente tradicionales y estructura de vareta reforzada. Construida en Pasaia por E. Laboa en 1939. Eslora: 10,5 m.; Manga: 2,60 m.
- *Astilleros Luzuriaga*: Embarcación de tráfico interior. Motora multiusos, de madera con líneas indefinidas y estructura de vareta construida en 1952 por los carpinteros del propio Astillero Luzuriaga de Pasaia. Eslora: 10 m.; Manga: 2,30 m.

Embarcaciones fluviales

- *Gabarra*: Embarcación de madera utilizada para el transporte de arena, construida en Hondarribia a finales del siglo XIX. Eslora: 9,66 m.; Manga: 2,02 m.
- *Txalanta*: Embarcación de madera para usos diversos, transporte de arena, pesca, etc., construida en Hondarribia hacia los años 40. Eslora: 5,85 m.; Manga: 1'47 m.
- *Ala*: Embarcación de madera utilizada para el transporte de arena, construida en Martutene hacia 1940. Eslora: 8 m.; Manga: 1,30 m.