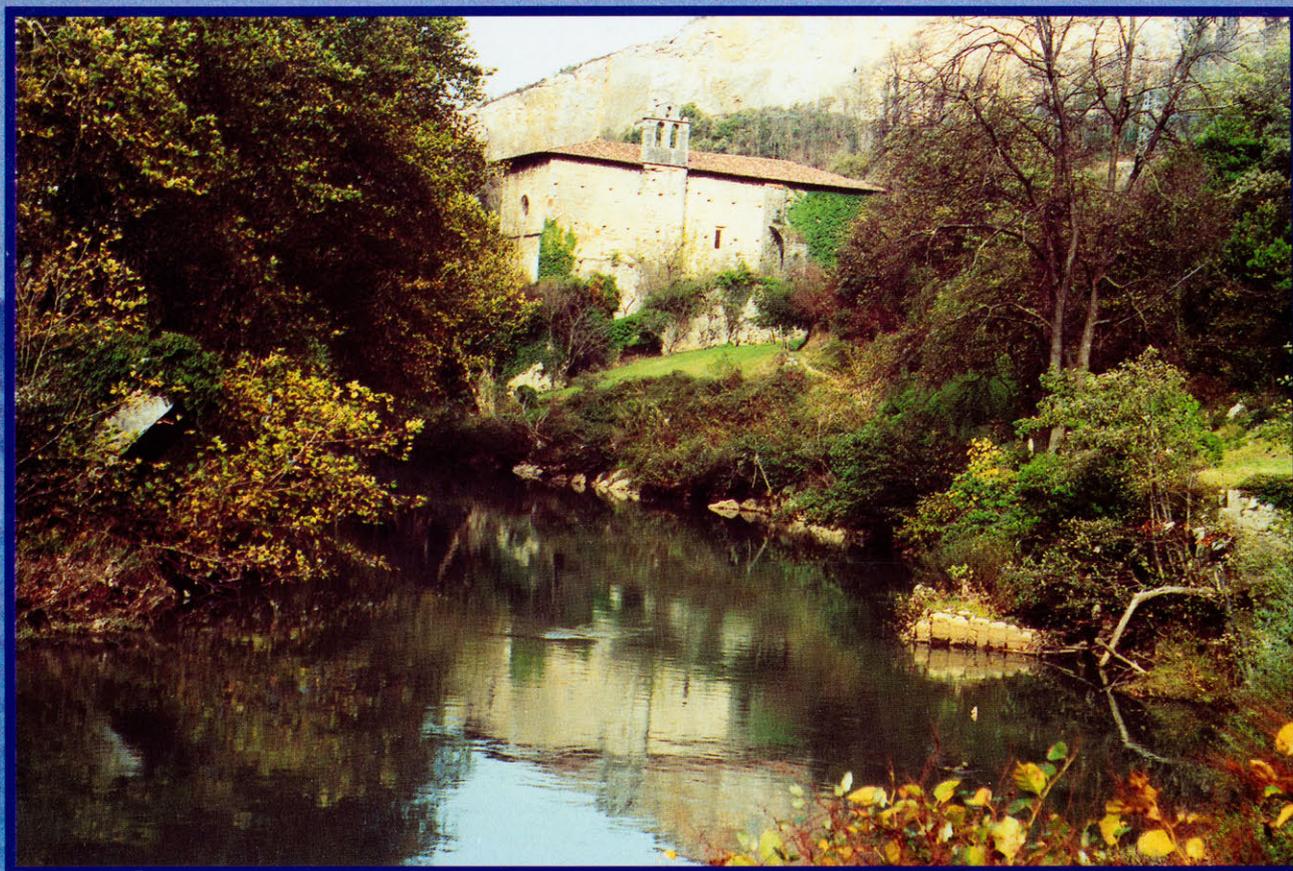


DEBA

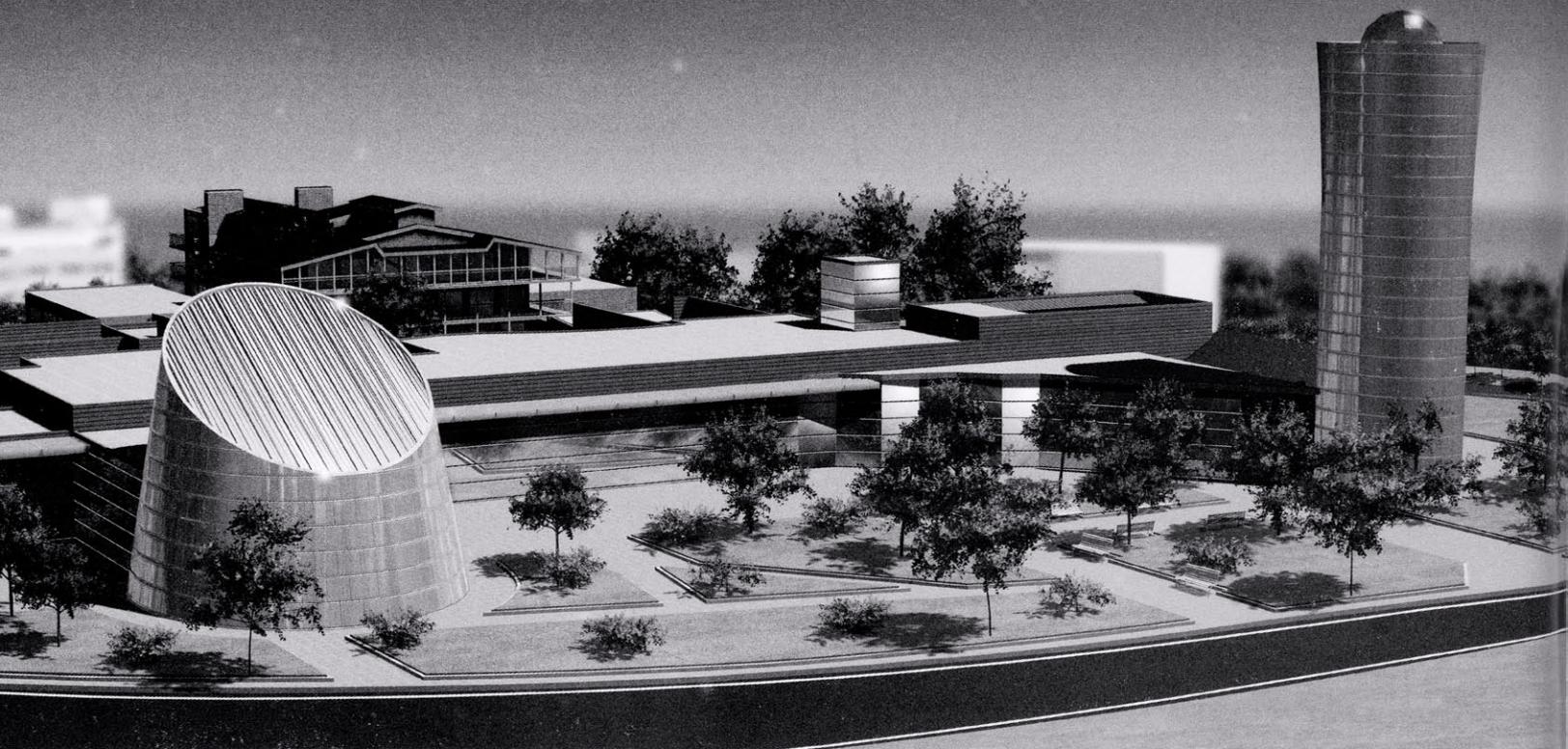
UDA 2000 • 46 Zenbakia



- Sasiola multzo arkitektonikoa berreskuratzeko egitasmoa
- Martín Feliz de Ostolaza
- Paso del tren por el Arenal
- Puerto viejo
- Enrique Careaga
- Con olor a rapto

*Zientziari unea eta gunea
eskaintzeko garaia da.*

Es tiempo de dedicarle
un espacio a la ciencia.



Miramon.Zientziaren KutxaGunea
Miramon.KutxaEspacio de la Ciencia

*Kutxan beti eskaini izan diogu tarte oparoa kulturari: hor ditugu, esate baterako, Erakusketak, Kotzertuak, Argitalpenak, eta makina bat lankidetzaz garrantzitsu, Zinemaldiarekin, Musika-Hamabostaldiarekin, Aquarium, Kilometroak eta beste hamaika jarduerarekin. Eta halaxe jarraituko dugu etorkizunean ere. Baina gure gizartea ez dago geldirik. Etengabe aurrera doa. Horregatik, pentsatu dugu bazela garaia, modu erraz eta atseginean, zientziaren ezkutukiak aurkitu ahal izango ditugun gune bat eraikitzekoa: **Miramon.Zientziaren KutxaGunea**, hain zuzen. Dena askoz ere argiago ikusiko duzun gunea.*

En **kutxa** siempre hemos dedicado tiempo a la cultura: Exposiciones, Conciertos, Ediciones y colaboraciones importantes con el Festival de Cine, Quincena Musical, Aquarium, Kilometroak y mil actividades más. Y así vamos a seguir en el futuro.

Pero nuestra sociedad avanza. Sin parar. Por eso hemos creído que ya era tiempo de construir un espacio donde descubrir, de forma fácil y amena, los secretos de la ciencia: en **Miramon.KutxaEspacio de la Ciencia**. Un lugar donde todo lo verás mucho más claro.



DEBAKO KULTUR ELKARTEA

J. M. Ostolaza Kalea
Apartado - 33
Tfnoa.: 943 19 11 72
20820 DEBA (Gipuzkoa)
e-mail: debaldizkaria@mixmail.com

DEBA - Uda 2000 - 46 Zenbakia

AURKIBIDEA - ÍNDICE

- 4.- EDITORIAL
- 5.- ZER DA? NON DAGO? Debako Argazkizaleen OARGI Taldea.
- 6.- SASIOLA MULTZO ARKITEKTONIKOA BERRESKURATZEKO EGITASMOA.
Sonia San Jose Santamarta (Aranzadi Zientzi Elkarte).
- 11.- DEBA Y SUS LEYENDAS POPULARES (II). Vicente Arrizabalaga Loizaga.
- 16.- MARTÍN FELIZ DE OSTOLAZA. Roque Aldabaldetrecu.
- 23.- ZER GERA?. Anes Arrinda.
- 26.- PASO DEL TREN POR EL ARENAL. Patxi Aldabaldetrecu.
- 34.- LENBUR-MUSEO TERRITORIO. Lenbur Fundazioa.
- 36.- UNA NUEVA ISLA EN LA RÍA DE DEBA. Javi Castro.
- 38.- TAZA y MEDIA. Rafael Bravo Arrizabalaga.
- 40.- MEMORIA FOTOGRÁFICA. José M^a Izaga/Carmelo Urdangarin.
- 42.- PUERTO VIEJO. Anes Arrinda.
- 58.- ENRIQUE CAREAGA. Afán de aventura y espacios abiertos. Felix Irigoien.
- 68.- CON OLOR A RAPTO (Camino de Mutriku a Azkoitia). Javi Castro.
- 76.- NUESTRAS ERMITAS EN FICHAS: Ermita de San Nicolás (B^o de Lastur).
Antxon Aguirre Sorondo.
- 78.- HERRIRUNTZ DEBAKO PLATAFORMA. Herriruntz Debako Taldea.
- 79.- VIVENCIAS DE DEBA. Ignacio M^a Zanguitu Castro.

ALDIZKARI TALDEA:

Patxi Aldabaldetrecu, Rafa Bravo, Javi Castro, Felix Irigoien y Amaia Alustiza.

PORTADA: Fachada sur del Monasterio de Sasiola construido en 1503. En primer término a la izquierda, se pueden observar las ruinas de uno de los estribos del puente de un solo ojo, construido en 1619. (Foto: Patxi Aldabaldetrecu)

Depósito Legal: SS-571/98

Maquetación y Fotocomposición: KAI OA Publicidad

Impresión: EUSKALINPRI

OHARRAK:

- Aldizkari erredakzioa, ez da bertan kolaboratzen dutenen iritzien erantzule egiten.
- Aldizkari honen edukia ezin da kopiatu, ez osorik ez eta partzialki ere, ez bada bere jatorria aipatzen.

ADVERTENCIAS:

- La redacción de la revista, no se hace responsable de las opiniones de los autores que colaboran en ella.
- La reproducción total o parcial del contenido de esta revista, no está permitida, salvo en el caso de que se cite su procedencia.

sarrera

San Roke Jaiak

Azken urteotan gertatu bezala, gure aldizkariaren udako zenbakiaren argitaratzea herriko jaien ospaketarekin bat dator gutxi gora behera. Eta oraingoan, kointzidentzi hau ondo datorkigu, jai haueri buruzko hausnarketa batzu egiteko; errepikatuak izan arren egokiak izaten jarraitzen duten hausnarketa batzu. San Rokeak, azpaldidanik ospatzen bait dira Deban, eta zihuraski ondorengo urte askotan zehar ospatuko dira.

San Rokeak, jaigiro, zarata eta abarren nahasketa izaten dira. Aste horretan zehar, debatar gehienak, gaztedia batez ere, giro horretan barne bizi dira, eta gaztetasunak emanten duen "indar" horri esker, jaigiro hori Herriko izkina guztietara zabaltzea lortzen da, gaztedia bait da benetan jaietan berezkoak diren ihesbide, "juerga" burrundara eta abarretan gehien barnerantzen dena.

Egia da, San Rokeak ez direla gazteentzako soilik; baina hauek era zaratatsuago eta gogotsuago baten disfrutatzen duela ere egia da. Horrela, neska-mutil gazteek, gaztetasuna atzean utzi dutenek baino alaiago eta indartsuago igarotzen dituzte jai hauek, izan ere jaietako egitarauan programatutako aktibitate gehienak ere gaztediari zuzenduta bait daude.

Hala eta guztiz ere, argi dago, "San Rokeak" ez direla, soilik, gaztediarentzako egindako jaiak. Izan behar den bezala, urteetan zehar Udaletxetik igaro diren Udal Korporazio ezberdinetako "Jai Komisioko" zinegotziek, debatar guztiontzako pentsatuta dauden ekintza eta ospakizunak prestatu dituzte jai egitarau ezberdinetan. Eta bide honetan, korporazio bakoitzeko gogo eta nahiak oso ezberdinak eta aldakorak izaten dira... Eta hau esatearen arrazoia, azken urteotan, erabat debatarak diren ospakizun eta jaialdien orde, "kanpotik" etorri edo ekarritako ekintzei lehentasuna ematen hari zaiolako da. Hala eta guztiz ere, funtzean, San Rokeetako egitarauan, betiko gauzak mantenduko direnaren itxaropena mantentzen dugu, hau da, zezenak eta hauen inguruan egiten diren jaialdiak (zezenketak, entzierroak...), Ozio-Bideko danborrada, Elizako "Salvea", San Rokeko ermitara egiten den prozesioa eta abar guztiak mantenduko direnaren itxaropena... Hauek bait dira gure jaietako oinharri eta sinboloak, eta horrela sentitzen dituzte gainera debatarrek.

Eta, eraikitzeo projektatua dagoen eraikuntza berrira pasatu arren, urtez-urte, Foruen enparantzan eraikitzen den zezen plaza mugikor eta berezi horretan egiten diren jaialdi eta ospakizunak mantenduko direnaren itxaropen handia dugu. Jakina den bezala (ez aurten eta ez datozen lehen urteetan), hain tradizionala ez, baina bai egokiagoa den eta Lojendion eraikiko den "etxe" berri batera pasatuko bait dira. Projektuan ikusi daitekeenez zezen plaza berria, Gurutzearen Ermitaren ondoan kokatua egongo da, eta beraz, gure jaietako gunea izaten den enparantzatik oso hurbil...

editorial

Fiestas de San Roque

Como viene ocurriendo ya desde hace algunos años, la publicación del número veraniego de nuestra revista coincide poco más o menos en fechas concretas con ese trauma festivo-ambiental que son siempre las fiestas patronales. Y esta coincidencia nos viene muy bien para airear en esta ocasión algunas reflexiones sobre esas fiestas; reflexiones que, estimamos, no por repetidas dejan de ser de actualidad. No en balde los "sanroques" se vienen festejando en Deba desde hace ya muchos años y, presumiblemente, seguirán festejándose a lo largo de muchísimos más.

Como decimos, suelen ser todo un trauma festivo-ambiental. Durante su transcurso, una buena parte de los debarras, principalmente la juventud, vive inmersa en él, participando y haciéndolo expansivo con el dinamismo propio de la edad. Y es que es la juventud con ese envidiable vigor suyo tan característico la que aporta ese sello de escapismo, de desenfreno y de diversión que suele ser tan propio de estas fiestas.

Cierto que los "sanroques" no los disfruta solamente la juventud. Pero es evidente que esta lo hace de manera más estruendosa, incansable, que todo el resto de la ciudadanía. En este sentido puede decirse que los chicos y chicas en esa edad, "viven" o se divierten en las fiestas de manera mucho más notable que suelen hacerlo los que dejaron ya atrás esa muy grata etapa de la vida... Y es que, bastantes de los festejos que se programan, el ambiente y las situaciones favorables al divertimento y a "la movida" que propician, aportan una especial relevancia juvenil a las fiestas de Deba.

Pero es claro que aún con todo ello, los "sanroques" no son solamente unas fiestas para la juventud. Como no podía ser de otra manera, la "Comisión de Festejos" de turno de las distintas Corporaciones que se van sucediendo incluyen también en sus programas actos y festejos para todos los debarras en general. Y en ese sentido los gustos o apetencias parecen ser tan variados como variables... Lo decimos por que últimamente se observa una cierta tendencia a devaluar, o mejor dicho a uniformizar lo genuinamente local en el aspecto festivo, con cosas que se prodigan en otros lugares... Pese a ello, siempre cabe esperar que la esencia, lo más típico y tradicional del programa "sanroquero" se mantenga... Es decir, que las fiestas patronales debarras sigan teniendo al toro y a los festejos taurinos como grandes protagonistas. Y junto al toro y lo taurino, a la tamborrada de "Ozio-Bide" a la Salve en la parroquia, a la celebración religioso-folklorica-procesional en la ermita de San Roque... Y es que son, sin duda, las más hondas y sentidas señas de identidad de nuestras fiestas y lo que en buena medida distingue a estas de otras del entorno.

Y es de espera también que esos festejos que son nuestra seña de identidad festiva (por lo menos aquellos cuyo escenario se viene acondicionando cada año en la plaza de los Fueros) no pierdan cuanto han venido siendo una vez se les pase al nuevo escenario que para ellos se planea. Como es sabido, se trata de ubicarlos (no en este año ni en los próximos siguientes), en un menos tradicional pero más apropiado acomodo. Según todos los indicios, esos festejos tendrán su nuevo y definitivo escenario en una futura plazuela de la proyectada área urbanística "Lojendio"... El planeamiento de la nueva área urbanística sitúa esa plazuela junto a la vieja ermita de La Cruz, es decir, muy cerca de lo que viene siendo el centro neurálgico de nuestras fiestas.

Zer da? / Non dago?

Debako Argazkizaleen OARGI Taldea



Dos leones rampantes... (Foto: Javi Castro)

El Colectivo de Aficionados a la Fotografía de Deba OARGI Taldea quiere incitar a descubrir con **"otros ojos"** algunos rincones o elementos de nuestro pueblo, con fotografías tomadas desde posiciones no habituales. De esta forma os ofrecemos dos instantáneas sacadas por el autor que se cita, para que el lector avisado lo descubra.

Las que sean difíciles serán ayudadas por una pequeña pista...

Debako Argazkizaleen OARGI Taldeko partaideak gure herriko txoko batzutan argazki "bereziak" ateratzen aritu dira. Zergaitik? Bada, batzutan egunero leku beretik pasa arren, ez garelako konturatzen inguratzen gaituzten bitxikerietaz. Beraz, ondorengo bi argazki hauetan agerturikoa non dagoen eta zer den asmatzea izango da irakule azkarraren lana.

Zailak badira, argibidetxo bat emango dugu...



Muchos años sin ver la luz... (Foto: Javi Castro)



SASIOLA MULTZO ARKITEKTONIKOA BERRESKURATZEKO EGITASMOA

DEBA GAZTEKUTXAKO AUZOLANDEGIA 2000

Sonia SAN JOSE SANTAMARTA
ARANZADI ZIENTZI ELKARTEA

1 - SARRERA

Azken urte hauetan Gaztekutxak Gizpuzkoako zenbait herritan auzolandegiak antolatu ditu. Gipuzkoako gazteei zuzenduta egiten dira ekintza hauek udako hilabeteetan. Alde batetik, gazteei udaran aisialdirako iharduera interesgarriak eskeintzea eta, beste aldetik, gure herriaren ondarea berreskuratzea dira antolatzaileen helburu nagusiak.

Auzolandegi hauetan gazteei elkarrekin lanean aritzeko, eta elkarbizitzaren ikasteko aukera ematen zaie, aisialdirako jarduerak desberdin bat garatzen duten bitartean sarritan ahaztua izan den ondarea ezagutu eta baloratzen ikasteko parada egokia eskeintzen zaielarik.

Bide batez, eta gazteen borondatezko partaidetzari esker, gure ondarearen monumentu asko berreskuratzeko aukera daukagu, historia edo artearen aldetik garrantzi handia duten monumentuak edota naturarekin erlazionaturik dauden elementu interesgarriak.

Aurtengo udarako, Gaztekutxak antolatzen dituen hauek auzolandegi bat Debako Sasiola multzo arkitektonikoan garatu nahi dugu. XVI. mendearen hasieran eraikitako frantziskotar komentua Debako historiaren eta bere ondarearen zati oso garrantzitsua izan zen hirurehun urte baina gehiagotan zehar. Hala ere, zoritxarrez, gaur egun hondakinak besterik ez dira geratzen.

Sasiolaren ingurunean egin behar diren garbiketa eta berreskuratze lanak multzo osoaren ikerketa integral baten oinarriak izatea nahi da. Azken finean, multzo honi esanahi kultural berri bat eman nahi zaio, beti ere ondarearen kontserbazio eta hedapenaren aldetik.

Hurrengo lerro hauetan Debako Sasiola multzo arkitektonikoaren deskribapena eta ingurune hau berreskuratzeko proposatzen diren neurriak aurkeztzen dira.

2 - SASIOLA KOMENTUA

Sasiola multzo arkitektonikoa Deba herrigunetik 5 km-tara kokatuta dago, izen bereko bailaran Mendaroko bidean. Deba ibaiaren eskubiko ertzean dago, ibaia bera delarik. Mutrikurekin muga egiten duena. Astigarribiako bailararen pare-parean aurkitzen dugu.

Komentua oso leku estrategikoan ereikia izan zen XVI. mendean. Handik hurbil Astigarribiako ibia kokatzen zen, zonalde horretan ibaia erraz zeharkatzeko zegoen pasagune bakarra, bide gurutze garrantzitsuenak derrigorrez bertatik igarotzen zirelarik. Geroago, dirudienez XVII. mendearen hasieran, zubi bat eraiki zuten Sasiolaren hegoaldean.

Esan bezala, Sasiola komentua XVI. mendearen hasieran eraikia izan zen, 1503ko uztailaren 31ean, hain zuzen ere. Juan Perez de Licona eta bere emaztea, Maria Ibañez de Sasiolak frantziskotar erlijo-ordenari Sasiolako lurra eman zizkieten komentua sortu zezaten. Antza denez, zonalde horretan zenbait egitura, untiola eta Nuestra Señora de la Piedad delakoari eskainitako basiliza aurkitzen ziren.



Sasiolaren eliza eta komentuaeren aztarnen ikuspegi orokorra.



Komentuaren klaustroaren gaur egungo egoera.

Zenbait eraikuntzak osatzen zuen komentua. Alde batetik, eliza eta berari lotuta zegoen komentua, sindikoen etxea, baratzak eta pilotalekua ibai ertzean kokaturik, eta bestetik ospitalea aurkitzen zen, ibai ertzetik urrun, komentuaren ekialdean.

Dokumentuek adierazten duten bezala, bere sorreratik izugarriko bizitza izan zuen komentu honek, ospe haundia eskuratuz. Eliz-lanetara joateaz gain, ospitalera ere jende asko joaten zen, bai monastegira gerturatzen ziren erromesak, bai bertakoak.

XIX. mendearen hasieran komentuaren gainbehera hasi zen. Garai horretako gertakariak bultzatuta, zailtasun larriak jasan zituen Sasiolako komunitateak. 1840. urtean "*Mendizabalen desamortizazioaren*" ondorioz, praileek alde egin behar izan zuten.

Behin komentua utzi eta gero, piskanaka berau osatzen duten eraikinak hondatzen hasi ziren. Batetik erlijo-ordenak zituen ondasunak galdu edota lekuz aldatu ziren. Bestetik, eraikinak erortzen hastean, bere harriak erabiltzen hasi ziren eraikin berrietarako aprobetxatu asmoz, honek areagotu egin zuelarik bere egoera tamalgarria.

Gaur egun komentuaren lurreen zertxobait ageri diren aztarna batzuk besterik ez zaizkigu ailegatu. Elizak, berriz, zorte hobea izan zuen, eta egoera larrian badago ere zutik ikus dezakegu oraindik. Gainontzeko egiturak, Sindikoen etxea eta ospitalea esate baterako, jatorrizko funtzioa baztertuz baserri bilakatu dira.

3 - DESKRIBAPENA

ELIZA

Elizak nabe bakarreko oinplano laukizuzena du, bi isurialdeko teilatuarekin. Eskantzuetan harlanduak dituen harlangaitzezko hormak ditu. Leihateen harkantoiak eta mende-

baldeko fatxadako arrosa-leihoak ere harlanduz eginak daude. Barrualdetik zein kanpoaldetik hainbat horma-bularrak sendotzen dute egitura.

Gaur egun elizaren barrura sartzeko gerora erantsitako ataripe batetik igaro behar da, erdi puntuko bi arku zeharkatuz. Hegoaldeko horman itxitako hainbat ate ikus daitezke, elizari itsatsita zegoen komentura ematen zutenak.

Elizaren barnealdea, zoritxarrez gaur egun desagerturik dauden gotiko berantiarreko hiru ganga izartuz estalia zegoen.

KOMENTUA

Sasiolako komentua elizaren hegoaldeari itsatsita zegoen. Oinplano laukizuzeneko kalostra batez zegoen osaturik, bere hiru aldetan eraikinaren hiru solairuko hiru gorputz zeharrik. Beheko solairuetan jantokia eta kapitulu-gela aurkitzen ziren, eta goikoetan praileen gelak. Komentuaren eta klaustroaren egiturak mende honen hasieran desagertu ziren, soilik egitura geratu zelarik zutik.

BESTE EGITURAK

Eraikinaren iparraldeko fatxadaren ondoan pilotalekuaren aztarnak ikus daitezke. Honen ekialdean gaur egun baserri bihurtutako Sindiko Etxea.

Komentuaren ekialdean baratza aurkitzen zen, gaur egun errepideak moztua zati batean, oraindik zutik dirauen zubi baten bidez joaten zelarik bertara. Baratzaren ondoan aurkitzen da baserri bihurtutako ospitale zaharra, eta honen inguruan izan behar zuen kanposantuak.

Elizatik ehun bat metro ibaian gora aurkitzen zen zubi zaharretik pasatzen zen galtzada zaharraren zati bat mantentzen da oraindik komentua ekialdetik inguratuz. Ibaiaren bi ertzetan oraindik ikus daitezke zubi honen eraikuntza oneko ostikoak.



Elizari erantsita zegoen komentuaren aztarnak.

4 - GAUR EGUNGO EGOERA

Sasiolako elizak duen balore historiko-artistikoarengatik 1964ko urtarrilaren 17an probintziako monumentu bezala izendatua izan zen. Hala eta guztiz ere, izendapen honek ez du utzikeria egoeratik babestu, gaur egun egoera oso larrian aurkitzen delarik.

Hirurogehitamargarren hamarkadan teilatuan pitzadurak nagusitzen hasi baziren ere, ez zen inolako ekimenik burutu elizaren egoera tamalgarria konpontzeko.

1971 urte aldera Gipuzkoako Diputazioak, Astigarribiako errestituzioaren babesleak, "Junta de Cooperación Cultural" delakoa eratu zuen. Oinarrizko konponketak egiteko beharrezko ziren baliabideak eskeiniko zituela espero zen, baina gestioa erretaula lekuz aldatzera zuzendu zen. Leku aldaketa honek eragindako protesten ondorioz erakunde honen jokaera aldatu zuen baina ez zen behar-beharrezko ziren konponketariko bat bera ere egin.

1973ko ekainean "Los Amigos de Sasiola" elkarteak sortu zen. Sasiolaren berriztapenean laguntza eskeintzeko interesaturik zegoen arkitektoen elkargoak zaharberitze proiektu bat prestatzeko eskatu zion Manuel Urkola arkitektoari. 1974ko abenduan aurkesztu zuen elizaren berriztapenean hartu beharreko neurriak azaltzen ziren proiektu zehatza. Urtebete geroago, ustekabearen eta proiektuaren arkitektoaren partehartzerik gabe, elizaren konponketa lanak hasi ziren, ondorio oso latzak eraginez, oraindik osorik zeuden bi gangak jausi baitziren. Arkitektoak salatu egin zuen gertaturikoa eta proiektua bertan behera uztea erabaki zuen.

Gaur egun eliza estalita aurkitzen da, teilatua konpontuta, eta oraindik zutik jarraitzen du erretaula barroko zoragarria, nahiz eta zaharberitze sakon baten beharra duen. Sasoi batean komentuaren multzoa osatzen zuten gainerako elementuak hondamendi egoeran aurkitzen dira zimenduen zati bat baino ez delarik geratzen. Sindiko Etxea eta Ospitalea baserri bihurturik daude gaur egun. Sasiolaren ingurunea berriro bideratu ahal izateko multzo guztia garbiketa eta berriztapen sakon baten beharrean aurkitzen da.

Bestalde, aipatu behar dugu 2000ko otsailaren 11an Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkariaren 14/2000 dekretua, non Donejakuerako Erromes-bideak Euskal Autonomia Erkidegoan hartzen dituen bideak eta inguruak zehaztu eta izendatu ondoren, Donejakue Bidea Monumento Multzo izendatzen baita, Kultura gisa sailkatzeko dena.

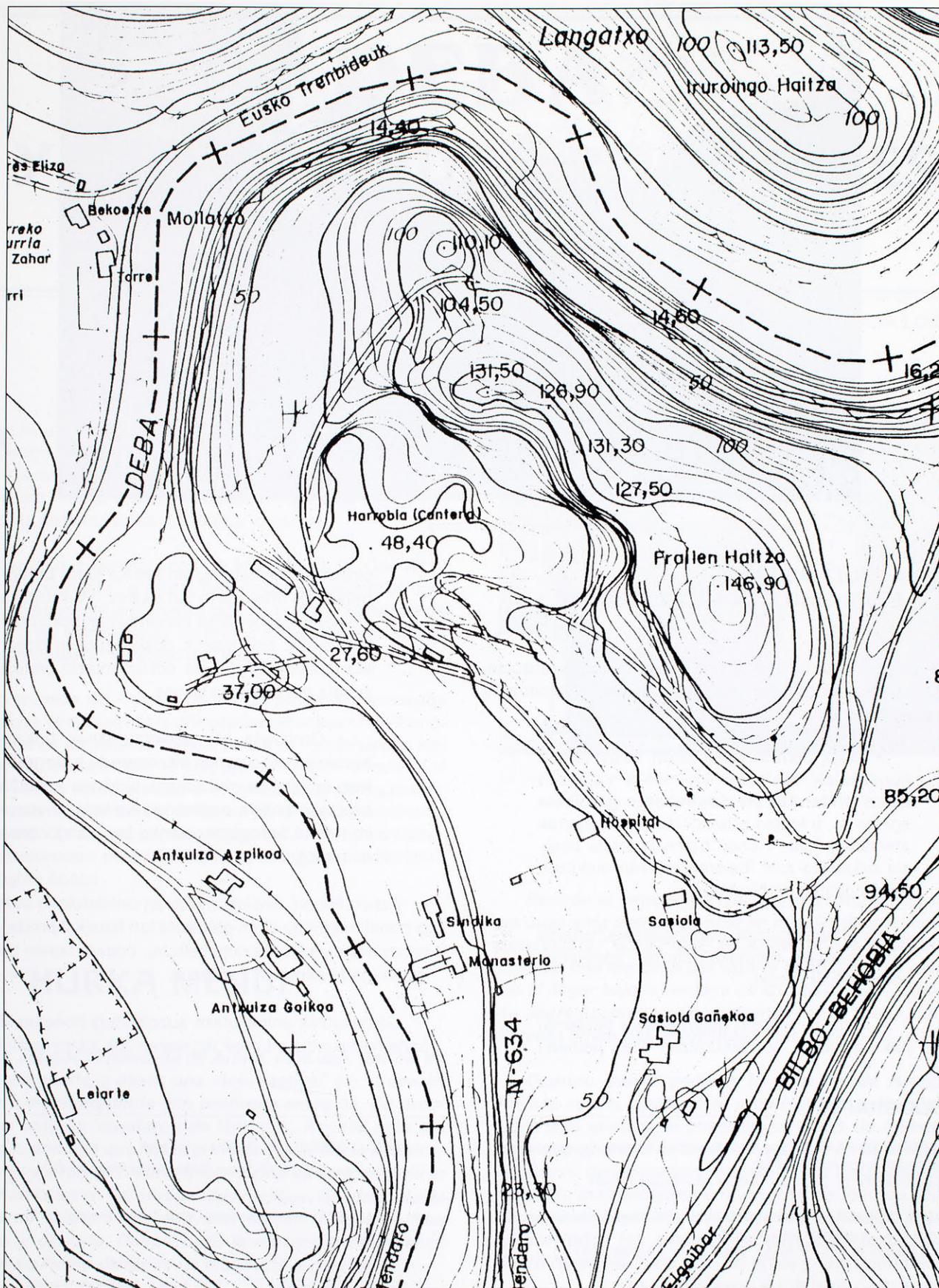
Honen barnean, eta duen garrantziaren lekuko, Sasiola monastegia, ospitalea eta Dorrea Donejakue Bideko Monumento Multzoko elementurik garrantzitsuenak bezala hartzen dira (Sasiolako multzoa, alegia) Uztailaren 3ko 7/1990 legeak Euskal Kultur Ondareari buruzko Legeak, bere 12.1 artikuluan agintzen duena betetzearen.

5 - AUZOLANDEGIAREN HELBURUAK

2000. urteko udaran Sasiolako multzora lehenengo hurbilketa bat egin asmo da. Lehenik eta behin, multzoaren aztarnen balorazio bat egitea eta oraindik zutik dirauten egituren kontserbazio egoera nolakoa den aztertzea behar beharrezkoa ikusten da. Lehendabiziko oinarrizko datu hauekin informazio zehatza eta oso garrantzitsua lortu ahal izango dugu, gerora edozein eskuhartze mota aurrera eramateko garaian oso baliagarriak suertatuko direnak.

Aurtengo ekinaldian komentuak osatzen zituen egitura-aztarna eta bere ingurune hurbilean zentratuko dira lanak. Dena den, gainetik bada ere, komentuarekin erlazioan tutako gainontzeko elementuak ere aztertuko dira, elementu guztien berrikuskaketa egingo baita, besteak beste pilotalekua, ospitalea eta zubia.

Eta helburu hauetaz gain, bere eskuzabaltasun osoz etortzen diren gazteentzako aisialdirako tresna baliagarria izan nahi du auzolandegei honek, non lana eta ekintza desberdinen bidez ondarea ezagutu eta baloratzen ikasteko aukera baitute.



Debako Sasiola multzoaren kokapena, 1: 5.000 Eskala.
63-20 orria (Mutriku). Gipuzkoako Foru Aldundia.



Elizaren mendebaldeko aldean garbitu behar diren egitureen egoera.

6 - AUZOLANDEGIAN ERABILIKO DEN METODOLOGIA

Arestian aipatu helburuak beti aurrean izanda, auzolandegia aurrera eramateko erabili behar den metodologia zehazten da jarraian:

- Aldez aurretik, gaur egun komentuarien hondakinak eta bere ingurunea estaltzen duten **landaretza eta sastrakaren garbiketa** egingo da, urteetan zehar pilatu diren zaborrak ateratzeaz gain. Honen barnean arreta berezia eskeiniko zaie ibaiaren ertzean aurkitzen diren egituren garbiketari.

Lan hauek guztiak auzolandegiko partaide diren gazteek burutuko dituzte, teknikariak koordinaturik, noski.

- Multzoa osatzen duten egitura desberdinak egokitzen, berreskuratzen diren heinean

oinarrizko ikerketa egiten hasiko gara, **behin-behineko inbentario** bat osatuz. Horretarako elementu desberdinak banan banan dokumentatuko dira, alde batetik, deskribapenen bidez, eta bestetik, ahalik eta dokumentazio grafiko zehatz eta ugariena jasoaz.

- Garbiketa eta egokitze lanak bukatu bezain pronto aztanan **altxamendu topografikoa** egingo da multzoaren oinplano zehatza osatzeko asmoz, ondorengo ikerketa lanetarako tresna baliogarrietariko bat izango dena dudarik gabe.

Azken finean, Sasiola multzoan antolatutako auzolandegi honetan egingo diren garbiketa lan hauek ikerketa integral baten oinarriak izatea dute helburu, ondare honen berreskuratzen eta hedapenari zuzendua.

Gaztekutxak antolatutako auzolandegi honetan 20 gazte parte hartuko dute. Lanak uztailearen 3tik 30era luzatuko dira.

BIBLIOGRAFIA:

- AGIRRE GANDARIAS, S.: Los fundadores del Convento Franciscano de Sasiola con documentos inéditos (I).
Deba, (Uda 91), 19, 22-25 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1991.

- AGIRRE GANDARIAS, S.: Los fundadores del Convento Franciscano de Sasiola con documentos inéditos (y II).
Deba, (Negua 91), 20, 57-61 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1991.

- AGIRRE GANDARIAS, S.: Los Sasiola del siglo XV.
Deba, (Negua 94), 29, 55-64 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1994.

- ALDABALDETRECU, F.: Sasiola y su iglesia convento.
Deba, (Negua 89), 7, 31-36 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1989.

- ALDABALDETRECU, P.: Caminos olvidados.
Deba, (Negua 94), 29, 46-54 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1994.

- ALDABALDETRECU, R.: Sasiola. Deba: Kultur Elkartea, 1970. (argitaragabea).

- CASTRO, J.; ECHEVESTE, J.C.: El antiguo puente de Sasiola.
Deba, (Udaberria 94), 27, 22-27 orr. Deba: Kultur Elkartea, 1994.

- Z.Z.A.A.: El futuro de Deba etorkizunari begira. Deba: Debako Udala, 1986.

DEBA

Y SUS LEYENDAS POPULARES

(II)

Vicente ARRIZABALAGA LOIZAGA

Prescindiéndose de una de las leyendas más cortas de entre las contenidas en las *"Tradiciones Vasco Cántabras"* de Juan Venancio de Araquistain, la conocida como *"Húrka Mendi"* o *"Monte de la Horca"* (1) posee todas las características del drama romántico.

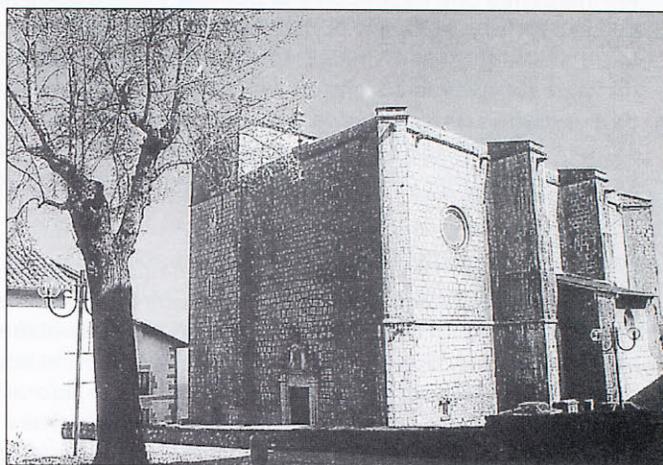
Al igual que ocurriera con las leyendas de la *"Gau illa"* y la de *"La Hilandera"*, el marco de localización de ésta es concreto, pues su eje argumental gira en torno al Santuario de Itziar y a las estribaciones del monte Andutz, lugares ambos pertenecientes al municipio de Deba.

La leyenda del *"Húrka Mendi"* (2) posee una intrincada trama que versa sobre las dificultades de unirse en matrimonio la hija de un poderoso Señor feudal con un segundón vizcaíno. La riqueza que el conflicto dramático adquiere al situar a estos personajes en el contexto de la obra y teniendo en cuenta el ambiente medieval en el que se desarrolla, propicia un final trágico, como lógico colofón al tipo de amores apasionados pero imposibles que sazonan la literatura de aquella época.

EL "HÚRKA MENDI"

Un día que la doncella de Artadi, niña aún, dormía en su cuna acertó a pasar una vieja "astiya" (3), quien se detuvo a contemplarla con profunda emoción. De pronto sus ojos se inundaron de lágrimas. Aquella niña era su hija; una hija que había perdido y que hacía estremecer su corazón de madre. Enternecida su memoria quiso darle un beso en las enrojecidas mejillas. No obstante, la inocente criatura rechazó con horror y espanto sus besos y caricias. Despechada la rencorosa bruja lanzó sobre su frente palabras de maldición y muerte.

"Maldiga el infierno -exclamó- el alma del primer mancebo que haga latir tu corazón y reciba tu primer beso de amor".



La leyenda de *"Húrka Mendi"* gira en torno al Santuario de Ntra. Sra. de Itziar.

Pasado el tiempo, Iranzu, un joven segundón vizcaíno cuya vida corría apacible en el solar de sus mayores, acudió a la *"Gara Paita"* de Artadi (4); se había enamorado de una doncella del lugar y temblaba y se estremecía al llegar bajo la ventana de su amada. Esta le dijo que su padre aceptaba como pretendiente al *"Eche Jaun"* de Igueldo quien había solicitado su mano.

Cuando Iranzu pedía a la doncella de Artadi que huyera con él, apareció el propio padre quien asomándose a la ventana le concedía un plazo de quince días para que aportara su herencia o lo que en términos de la época se denominaban "millares", en caso contrario la doncella matrimoniaría con su rival de Igueldo. Dado el carácter de segundón de este joven, al heredar el primogénito todos los bienes, tan sólo le correspondía por única herencia "una teja, un árbol y una armadura".

Iranzu, con insultante desdén echó a correr por la montaña, sin rumbo, rugiendo de rabia e invocando a un tiempo al cielo y al infierno.

Tras una revuelta apareció delante suyo una luz tenue y azulada que se agitaba y movía a cada uno de sus movimientos.

El joven se detuvo absorto, pero su brillo misterioso y extraño le llenó de supersticioso espanto. Si se adelantaba, la llama corría hacia delante, si retrocedía, ésta lo hacía también y si se paraba, se detenía siempre a la misma distancia con su fulgor fantástico y siniestro.

Abandonándose a su suerte llegó de noche a Itziar. La luz entró calle arriba y el joven siguió tras ella. Al doblar la plazoleta la luz se desvaneció sobre la puerta de entrada a la iglesia. A pesar de la oscuridad el joven observó que la puerta se encontraba abierta. Dominado por una emoción indefinible dirigió su ávida mirada hacia el interior, descubriendo las sombras de las santas imágenes que oscilaban a la trémula y moribunda luz de la lámpara. Luchando contra la tentación, Iranzu vaciló un momento y se llegó hasta el altar de la Virgen que ceñía una riquísima corona de oro y pedrería, pendiendo de sus manos unos rosarios de inestimable precio. Todo ello era fruto de los sacrificios de los lugareños y de la gente del mar que honraban de esta forma a su protectora.

Al verse sobre el altar, Iranzu sintió flaquear sus piernas y postrándose de rodillas a los pies de la Virgen balbuceó una oración, mientras dos lágrimas resbalaban por sus mejillas. Sus plegarias se interrumpieron al acudir a su imaginación la seductora imagen de la adorada doncella de Artadi con los ojos arrasados de lágrimas y llamándole con triste y apasionado acento. En su delirio creía volar a su lado pero al instante irrumpía el padre y los separaba, entregándosela a su aborrecido rival. El amor, los celos, la ira y la venganza abrasaron su cabeza y poniéndose de un salto sobre el altar arrancó la preciosa corona que ceñía su frente y echó a correr precipitándose hacia la Plaza. Al traspasar el umbral de la puerta sintió estallar una diabólica carcajada que heló su sangre en las venas. Loco de terror se precipitó en violenta carrera sin reparar en la vieja "astuya" quien oculta en los salientes de la puerta le contemplaba con satisfacción.

Iranzu anduvo corriendo por los barrancos y torrentes con ímpetu insensato en medio de la oscura noche. Exánime, sin aliento, se detuvo al lado de un castaño y con la tenue claridad del crepúsculo se vio al pie de los blancos peñascales del Andutz, apareciendo ante su atónita mirada el Santuario de Ntra. Sra. de Itziar del que no había podido separarse después de siete horas de frenética carrera. Al instante vio aparecer hombres armados que sin duda habían descubierto el sacrilego robo y venían en persecución de su autor. Iranzu queriendo huir no pudo mover sus pies clavados al árbol; llorando su impotencia quiso arrojar las alhajas para ocultar su robo, pero al meter la mano en el pecho donde las tenía escondidas sintió a su contacto carbonizarse los dedos.



Era costumbre medieval el galanteo del enamorado a los pies del balcón de la doncella.

Entonces, maldijo sus amores, su existencia y su crimen, y soltando con desesperación el ceñidor de lana que traía a la cintura hizo un lazo, se lo echó al cuello y se colgó de una rama.

Desde aquella época la falda de la montaña en la que ocurrió ese suceso es conocida en la comarca como "Húrka Mendi" (Monte de la Horca) y se extiende por la izquierda del antiguo camino que conduce de Itziar al mar. Todavía en las negras noches de invierno se escuchan los dolientes gemidos de su alma errante.

A menudo los autores románticos aprovecharon leyendas relacionadas con hechos históricos cambiándolas e introduciendo elementos fantásticos cuando lo creyeron necesario para lograr un conflicto. Tenemos como claro ejemplo el del disoluto que veía su propio entierro, de larga trayectoria literaria. Enraizado con ese tópico, propio también de la literatura castellana, está el del protagonista que luchando con el temor supersticioso y abrumado por su propia bajeza moral es capaz de robar joyas de una Virgen que en la mentalidad medieval era el corolario práctico de la teología entonces imperante.

Pero este espíritu que guía a Iranzu, personaje de ficción, es el mismo que llevó a diversos peregrinos del medioevo que por su condición itinerante se creyeron impunes para reincidir en hurtos en los monasterios e iglesias por los que pasaban. Sin embargo, según nos demuestran diversos documentos esa impunidad podía resultar engañosa. Así, en Zarauz, el peregrino genovés Bartolomeu Casano fue ahorcado por robos sacrilegos que realizó en Sales (Asturias) y en el mismo Zarauz (5).



El suicidio romántico no fue sólo un motivo literario. Llegando a constituir una moda. (Sátira del suicidio romántico de Alenza).

El tratamiento que dieron los autores decimonónicos a los personajes de sus leyendas fueron la salvación-arrepentimiento (Zorrilla en *"Margarita la Tornera"*) o el suicidio-condenación como en este caso, pero sin abandonar nunca la perspectiva religiosa y el preceptivo final moralizante.

Es curioso que la leyenda que nos ocupa entronque directamente con la denominada *"Leyenda de Begoña"* de Antonio de Trueba en la que se cuenta la historia de un pobre cantero que robó las joyas de la Virgen y que tras ser descubierto el sacrilego hecho fue condenado a morir despeñado, arrojado a Bilbao desde una peña de la anteiglesia. Trueba, como nuestro Araquistain, era un escritor tardorromántico; de su estrecha amistad y de su afinidad de conceptos narrativos deja constancia el hecho ya señalado de que el debarra dedicó al vizcaíno sus *"Tradiciones Vasco-Cántabras"*.

En esta leyenda destaca la evolución psicológica del personaje de Iranzu llevada con mano maestra, de manera que la tradición condensa un intenso dramatismo. Aquí aparece una vez más el sentimiento amoroso de una gran exaltación romántica que trastoca el fatalismo. La desvinculación moral del protagonista no es radical sino que luchando contra los

perjuicios religiosos opta por conseguir su propio provecho. Todo ello está aderezado por una perspectiva fantástica con la misteriosa luz que aparece y desaparece.

Entre los personajes que intervienen en las leyendas de Araquistain encontramos en esta ocasión la *"astiya"*, trasunto de la *"sorgiña"* doméstica y arquetipo de hechicera venal y vengativa. Esta mezcla de bruja y adivinadora es propia de la literatura castellana del Siglo de Oro. Estos personajes protagonistas de infinidad de narraciones histórico-legendarias tienen su influjo en *"La Dorotea"* de Lope de Vega, en *"La Celestina"*, *"La tía fingida"* de Cervantes, *"La ingeniosa Helena"* de Salas Barbadillo o la misma *"Trotaconventos"* del *"Libro del Buen Amor"*. Aquellos autores tomaron un arquetipo clásico trasladándolo a la España de los siglos XVI y XVII y convirtiéndolo en personajes del momento pero tan reales que en los procesos inquisitoriales los pudimos encontrar en carne y hueso.

Aunque figura ambigua, para muchos historiadores la bruja es el trasunto imaginado de la mujer rebelde que no acata el rol pasivo y de sumisión indiscutida al hombre. La imagen que junto a la escoba ha hecho más fortuna como representación icónica de las brujas y hechiceras medievales es aquella que las presenta preparando pócimas y brebajes de contenido esotérico hervidas a fuego lento en la caladera de la cocina.

No obstante, estas mujeres no pueden considerarse como prototípicas de la imaginación autóctona. El tipo de hechicera popular europea proviene según antiguos testimonios de las mujeres de Tesalia que como hechiceras nos las describían Aristófanes y Platón. Su fama corrió de griegos a romanos y aún pueden hallarse pruebas de ellas en escritos con regusto clásico. La técnica hechicera parece unida al estudio del complejo de *"Circe"*, la diosa mitológica que mejor unía el espíritu mágico y la hermosura (6).

El tipo de *"sorgiña"* vasca es una alcahueta con ribetes de bruja, personaje con conocimientos de magia y de las ciencias ocultas. Se trata de un tipo de mujer metonímicamente asociada a la naturaleza silvestre, lo que está en concordancia con el fondo matriarcal-naturalista vasco.

En esta leyenda la denominada *"astiya"*, despechada por la doncella, lanza sobre ella palabras de maldición y muerte: *"Maldiga el infierno el alma del primer mancebo que haga latir tu corazón"* y es precisamente esta maldición la que mediatiza el aspecto fatalista de la narración. La conclusión es palmaria, cuando en lances de amor se introducen estos personajes de modo deliberado el final tiene que ser trágico. Por eso, *"la sorgiña"*, parapetada tras los muros del Santuario, es la que nos anuncia con su risa el amargo final que aguarda al desdichado Iranzu.

Esta leyenda medieval tiene localizada la acción principal en dos lugares íntimamente relacionados con el municipio de Deba; la montaña litoral de Andutz, alta, pedregosa y picuda y el Santuario de Itziar que posee una de las imágenes marianas más antiguas con las que cuenta Guipúzcoa (7).

Para el personaje medieval, el Santuario solía hallarse en una profunda comunión con el paisaje, era como la culminación y consagración de su entorno natural. Suponía la traducción a un lenguaje más explícito del mensaje sagrado transmitido al hombre de modo silencioso por el monte, el valle, el arroyo, la fuente o el árbol. El Santuario se arraigaba en la tierra madre. Era el lugar de oscuros encuentros entre la vida y la muerte, donde se albergaban las expectativas religiosas más angustiadas y ansiosas del pueblo (8).

Otro de los grandes significados simbólicos del Santuario, como éste de Itziar, construido sobre la montaña, es el del simbolismo que nos remite desde el seno de la tierra hacia las alturas del celeste. Puede considerarse como el acotamiento arquitectónico de un lugar santo. Entre las leyendas medievales se prodigaron narraciones de apariciones o de hallazgos maravillosos de las imágenes marianas por parte de un labrador o de un pastor (entre nosotros Ujué, Puy, Artziniega o Aránzazu) (9). Esto venía bien para unguir de sacralidad a una imagen nueva y al lugar de su culto. La deficiente instrucción pública y la insuficiente catequización hacen que la imagen, al igual que antes la reliquia, den pie a expectativas de tipo mágico-milagrero. Todos estos condicionantes motivaron que Irazzu se debatiera entre la pasión sensual y el robo sacrílego. El trágico final, como se ha señalado, corresponde al ejemplo moralizante, aunque en narraciones similares se pudiera tolerar la redención final del sacrílego. En la leyenda de Trueba antes mencionada, se permitía que el cuerpo del ladrón reposara dentro de la Basílica de Begoña, habiendo aparecido incorrupto años más tarde el brazo ejecutor del robo.

La visión de las costumbres patriarcales en la leyenda de "HÚRKA MENDI"

Además de los contenidos legendarios, el autor nos muestra en estas narraciones un conjunto de costumbres tradicionales trasunto de la forma de vida parca e insofisticada de nuestros antepasados y cuya visión puede oscilar entre lo nostálgico y lo curioso.

Recordamos de leyendas anteriores la costumbre de las novias vascas de empezar a tejer su propia mortaja desde el día de su casamiento.

En esta leyenda se indica que Irazzu había conocido a su amada en la "Gara Paita" de Artadi, siendo este lugar un barrio del municipio de Zumaya, relativamente cercano por consiguiente al Santuario de Itziar hacia donde iba a devenir la historia. La "Gara Paita" era un corte de helechos, faena rústica para la cual acudían al caserío donde se verificaba multitud de parientes y convecinos para prestarles ayuda. Duraba varios días y en todos ellos, terminado el trabajo, los jóvenes se entretenían en bailar y arreglar sus bodas; los viejos en contar cuentos, convirtiendo así una labor dura y penosa en una verdadera fiesta de campo.

En uno de estos encuentros propios de una visión tradicional de la vida campestre, el desdichado Irazzu había concertado su boda con la doncella de la Casa de Artadi sin el consentimiento del padre, quien a cambio le había pedido "los Millares".

Con este nombre se designaba la cuenta de bienes raíces que se exigía para gozar de los derechos forales; en lenguaje común, la porción de bienes procedentes de la herencia, de las dotes u otro concepto.

La petición de los "Millares" por parte del padre de Irazzu antes de concederle la mano de su hija, antepone la futura herencia al amor de ésta, prefiriendo que la despose el Señor de Igueldo, cuya dote a aportar sería mayor.

En ese sentido sus palabras son expresivas: "No olvides que si dentro de quince días no traes tus millares, la doncella de Artadi calentará el lecho del Eche Jaun de Igueldo".

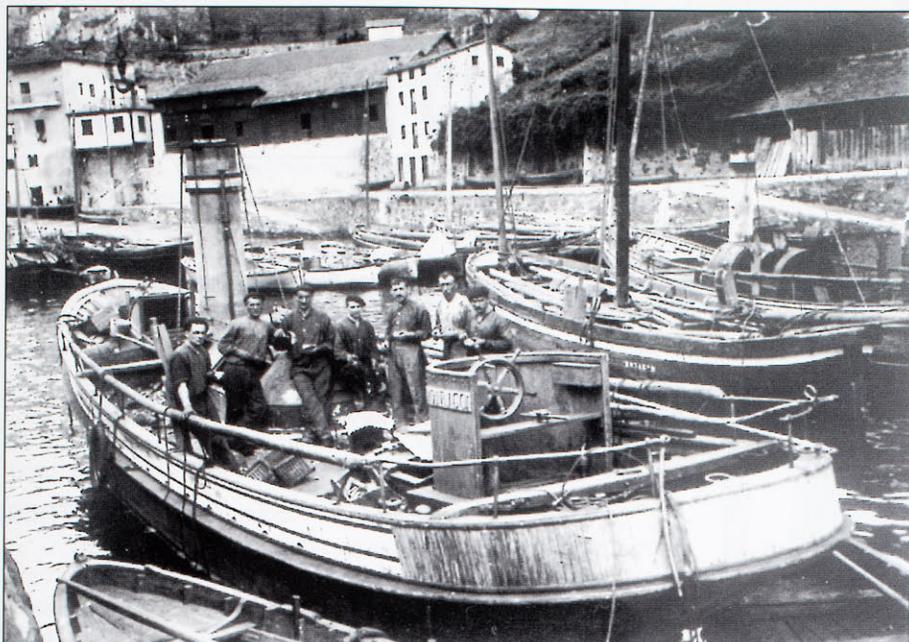
Irazzu es un producto típico de la sociedad vizcaína del Quinientos, un segundón que trata de salir adelante, alejado de los amores caballerescos de otros personajes literarios. Aquí antepone su sensualidad (propone a su amada que huya con él, "temblaba y se estremecía al llegar a la ventana de su amada"...), al fuerte sentido religioso que impregnaba a la sociedad vasca rural de la época.

Esto nos sirve para recordar que según el Fuero de Vizcaya todo lo heredaba el primogénito quedando para sus hermanos "una teja, un árbol y una armadura" cuyo único valor simbólico anunciaba el práctico desvalimiento del resto de los hijos.

La herencia para el segundón se componía de la concesión de las armas de la familia, como caballeros que eran; un árbol en significación de que estaba arraigado en el Infanzonado y una teja como originario de la Casa Solariega.

Ante este estado de cosas era frecuente que muchos jóvenes procedentes de familias de cierto rango tomaran la carrera eclesiástica como modo de combatir sus penurias. Lo arbitraria de esta costumbre motivó la injusta situación del vizcaíno con respecto a su rival.

Dado el protagonismo que posee el Santuario de Ntra. Sra. de Itziar en esta leyenda y motivado a su excelente emplazamiento cercano a la costa, debemos reseñar su importancia como iglesia marinera.



Los pescadores vascos han sido especialmente devotos de la Virgen de Itziar.
(Foto: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz).

Sirva esto para recordar que era costumbre entre los marinos vascos disparar 21 cañonazos al descubrir desde el mar este Santuario, siendo la Virgen venerada como especial protectora de los navegantes.

Es indudable que las gentes del mar han sido "clientes" asiduos de los Santuarios. En la geografía vasca encontramos otros claros ejemplos de la religiosidad marinera: El año 1569, Andrés de Bermeo aportó el dinero correspondiente para la elevación de un pilar de la iglesia en construcción de Begoña como acción de gracias porque habiéndose encomendado a ella, sus seis naves se libraron de una tormenta en las costas de Andalucía en las que naufragaron otras que con ellos navegaban. También en el año 1605, el vecino de Deba, Juan de Zarauz subió los doscientos escalones de la calzada del mismo Santuario, descalzo y en compañía de toda la gente de su navío, ofreciendo una misa cantada y donando una barrica de grasa de ballena y "unos huevos grandes de unas aves que hay en aquella tierra (Terranova), por haberles librado del peligro de los icebergs que amenazaron su nave" (10). De hecho, era costumbre el rezar una Salve tras pasar el primer recodo de la ría del Nervión desde el que se veía la Basílica, adoptando el topónimo "Salve" ese típico lugar bilbaíno.

Volviendo a nuestro Santuario, la Virgen poseía aderezando su imagen, una riquísima variedad de joyas y piedras preciosas donadas por los diversos navegantes que de esta forma agradecían su intersección ante los diferentes avatares de sus viajes por mar.

Antiguamente existía entre los marinos de Deba la costumbre de celebrar al regreso de la pesca de la ballena una novillada en Itziar el día de Santa Engracia, 23 de octubre, seguramente con toros bravos que pastaban en los montes próximos a la barriada de Lastur que ya por entonces tenían fama.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- La palabra "Húrka Mendi" tiene el significado castellano de "horca". De esta forma, el término "Monte de la horca" topónimo actual del lugar en el que ocurrió la leyenda debería de traducirse por "Húrka mendi mendia".
- 2.- ARAQUISTAIN, Juan Venancio de: "Tradiciones Vasco-Cántabras". Tolosa 1866. Pp.: 43 a 54.
- 3.- Aunque entroncada con la figura de la "sorgiña", el término "astiya" puede traducirse como bruja, adivinadora, maga o sanadora.
- 4.- "Gara Paita" es una faena rústica que podría traducirse como "corte de helechos".
- 5.- AROCENA, F.: "Nuestra pequeña historia. Zarauz". Icharopena. 1961. Pag. 65.
- 6.- CARO BAROJA, Julio: "Arquetipos y modelos en la historia de la brujería" en "Ritos y Mitos equívocos". Madrid 1974. Pp. 215 a 258.
- 7.- Aunque la iglesia actual es del S. XVI, se levanta sobre una antigua construcción románica de la que quedan restos. La imagen de la Virgen data del S. XIII; en la actualidad se encuentra restaurada. Sobre el Santuario se levanta el monte Andutz de 610 m. de altura.
- 8.- MALDONADO, Luis: "Génesis del catolicismo popular. El inconsciente colectivo de un proceso histórico". Madrid 1979; y también del mismo autor: "Religiosidad popular. Nostalgia de lo mágico". Madrid 1976.
- 9.- Entre las provincias vascas, Guipúzcoa es la más pobre en iconos marianos. Aquí, fue la costa la que despertó antes a la devoción de María a juzgar por los primeros templos existentes: Juncal (Irún), Manzano (Fuenterrabía), Itziar (Deba), Arritokieta (Zumaya) y Santa M^a la Real (Zarauz); luego vendría la de Aránzazu. No debemos olvidar que aunque enclavada en Zumárraga, los arbotantes de la ermita de la Antigua fueron construidos con madera de barcos. "Santuarios del País Vasco y religiosidad popular". Varios II Semana de Estudios de H^a Eclesiástica del País Vasco. Facultad de Teología. Vitoria 1982.
- 10.- MAÑARICÚA, A de E: "Ntra. Sra. de Begoña y su Santuario". Bilbao. 1950. Pp. 61 y 89.

MARTÍN FELIZ DE OSTOLAZA

Un curioso personaje de barra de la primera mitad del siglo XIX

Roque ALDABALDETRECU

“Otra persona hay que también merece un minucioso retrato por lo mucho que allí figura. Nos referimos á un devano alegre y bullicioso, cuyo nombre es popular y conocido en todas partes. Amable y hospitalario como Araquistain, en su casa, limpia como una taza de plata, también se rinde culto á la amistad, y en su holocausto se sacrifican pollos y lubinas, y se apuran botellas de sidra y chacolí. Especialmente durante las fiestas de San Roque, de que nos ocuparemos después, aquella casa, como todas las principales del pueblo, es un cuartel general abierto á todas horas, donde encuentran buena mesa y blando lecho cuantos amigos acuden á Deva atraídos por la celebridad de sus funciones. El primer zorzico que se baila en la plaza después de la corrida de toros, no hay que preguntar quien lo rompe, porque ese es ya una especie de privilegio adquirido de muy antiguo por el sugeto que retratamos, y á la verdad que ese honor, conquistado lo tiene con justísimo derecho. Desde su mas tierna juventud consagró al baile tal afición, que nadie trató jamás de disputarle el primer puesto entre los bailarines guipuzcoanos, y hasta tal punto creció su fama que se le hicieron proposiciones ventajosísimas por empresas teatrales, para que luciese en las tablas la habilidad y ligereza coreográfica que hacia alarde en las plazas.

Pero hombre de muy regular cabeza, no quiso fiar á los pies su porvenir, y hoy revestido del carácter respetable de administrador de la aduana de Deva, es uno de los propietarios mas acaudalados del pueblo, y el fomentador mas activo de su riqueza. Industrioso y especulador en el buen sentido de la palabra a establecido una casa de baños, con pilas de marmol, donde los toman de agua de mar ó de agua comun los que no quieren o no pueden ir á la playa; el año anterior abrió también una casa hospederia que este verano a permanecido cerrada, y colocó en el piso bajo una gran mesa de villar y un espacioso café, cosas ambas de que se carecia en la villa.

Delineados todos estos rasgos mas marcados de su carácter y de su posición ¿habrá necesidad de decir que este busto es el de don Martin Felix? ¡Martin Felix! ¿hay nada mas conocido que este nombre en las provincias y fuera de ellas? ¿Qué persona de las que las han visitado alguna vez oye en Madrid referir á otra que ha pasado algunos días en Deva sin preguntarla si han conocido á Martin Felix? Ninguna seguramente, tan popular es su nombre, tan simpático su carácter, tan alegre su genio. Asi, raro es el viajero madrileño que se dirige á Deva sin llevar carta de recomendación para Martin Felix. Pero aunque no la lleve, dificilmente abandonará aquel pueblo sin haber trabado con él una intima y cordial amistad.”

De esta forma Francisco Paula Madrazo, en su libro titulado *"Una expedición a Guipuzcoa, en el verano de 1848"*, hace una semblanza de éste personaje al que tuvo ocasión de tratarlo y del cual tan buena impresión se llevó.¹ En estos párrafos, copiados con la ortografía original, nos presenta a un hombre de peso económico y social en la comunidad debarra (aunque para el escritor somos devanos y para algunos foráneos actuales debararras), que además siente y participa en las celebraciones autóctonas, como son la fiesta patronales de San Roque. Los datos facilitados por Paula Madrazo, sobre Martín Felix, nos hacen reconocer en éste nombre citado, a un personaje llamado Martín Feliz de Ostolaza, que por la información documental que disponemos coincide plenamente con el comentado administrador de aduanas, bailador y hombre de estimable hacienda y motor en la actividad económica de la villa.²

Dicha persona tan popular en aquellos años, también es citada con anterioridad por Antonio Flores, en la revista madrileña *"El laberinto"* a primeros de noviembre del año 1844, donde aparece, además del curioso personaje, una descripción de las fiestas patronales celebrada en ese mes de Agosto, actos que tuvo ocasión de ver y participar personalmente.

Estos conocimientos preliminares, más una serie de datos que de forma casual nos han ido apareciendo en principio, y la posterior revisión de alguna documentación, nos ha sugerido la realización de nuestra particular semblanza, que intenta centrar la figura de este hombre, ampliando la información sobre su familia, propiedades y retazos de su vida social vivida en nuestro pueblo y fuera de él.

LOS OSTOLAZA EN DEBA

Las primeras noticias que disponemos sobre los Ostolaza en el municipio de Deba, tiene su origen en el dato de certificación de hidalguía ante la justicia ordinaria de Deba, en el año 1802. Dicha probanza, necesaria para poder vivir dentro del municipio, la presenta y obtiene Manuel Ostolaza y sus hijos.

Los Ostolaza tienen su origen en el municipio de Aia. Todavía en la actualidad existe su casa solar, en la inmediaciones del casco urbano, tomando un camino hacia la derecha, antes de llegar proveniente del barrio de San Pedro. Ostenta en su fachada su escudo de armas en piedra arenisca labrado en los finales del siglo XVIII.³

Suponemos que Manuel Ostolaza se asienta en el barrio de Arrona, de donde se dice que es natural, años antes, y cuando le es posible o así le obligan, hace su probanza de hidalguía para poder seguir viviendo en el lugar. Celebra matrimonio como Josefa Ignacia de Areizaga del barrio de Itziar, y tiene por lo menos tres hijos llamados José Manuel,



Piedra armera perteneciente al linaje de los Ostolaza, situada en la fachada principal de la casa solar de su nombre, en Aia. Gipuzkoa.

Martín Feliz y Miguel. Posteriormente viene a vivir en el casco urbano en la casa conocida por *"Barberocua"*, situada en la calle Carnicería, antes Okerkale en ese tramo.

Los hermanos José Manuel y Martín Feliz de Ostolaza, aunque establecen derroteros distintos en su actividad profesional, mantienen durante el transcurso de sus vidas una simbiosis en la creación de su hacienda, que al final de sus días queda en poder de los hijos de Martín Feliz. Ante la imagen de éste hombre de actividad constante, buen relaciones públicas, según los escritores que le conocieron, su hermano José Manuel elige la vida eclesiástica, que la ejerce en la parroquia de Santa María de nuestra villa, de presbítero beneficiado hasta su jubilación.

En cuanto a Miguel, nuestro conocimiento no es muy amplio. Le vemos, firmar como padrino en dos de los primeros hijos de Martín Feliz, y ya posteriormente, en el año 1856, aparece su hija Francisca, casada con Antonio Julián de Ozamiz, que vende a Martín Feliz, ante escribano de la villa de Gernika, la casa llamada Arzabal y sus pertenecidos situados en la jurisdicción de la villa de Deba.⁴



Inscripción existente en el espacio libre del edificio Ostolaza, que recuerda la antigua propiedad de Martín Feliz de Ostolaza, de este terreno confinante perteneciente a la casa "Barberocua". Fue dotado por su propietaria Epifanía Ostolaza Larrea, en el año 1928, a su sobrino José Manuel Ostolaza Zabala, con la servidumbre de no edificar, ni levantar construcción alguna en perpetuidad.

PRIMERAS NOTICIAS SOBRE MARTÍN FELIZ

Martín Feliz nace en 1789 y nos consta que muere en 1859. Es decir a la edad de setenta años. En el transcurso de esta dilatada vida, es posible que le influyan los acontecimientos que se van originando desde la francesada (1808), el periodo constitucional y de la primera guerra carlista (1833-39), de forma importante, tal como se puede deducir de algunas informaciones que disponemos. Así, nos encontramos en el año 1820, con una serie de acusaciones que solicitan la nulidad de elección de alcalde del Ayuntamiento constitucional de la villa, donde se dice fundamentalmente que Martín Feliz se valió del arbitrio de preparar listas de electores de letra suya, de su hermano Miguel y de otros, para endosadas a nombre de los marineros que tenían que designar electores, fuesen todos de su decisión. Además porque el alcalde tiene perdida la calidad de ciudadano por la tercera circunstancia de la Constitución, y también porque su padre Manuel, tesorero está en concepto de deuda. Se defiende con una serie de argumentos contundentes y al final queda nombrado.⁵

Para esas fechas, Martín Feliz, había enviudado de su primera mujer María Josefa de Emparan, hija de Antonio de Urrestilla y su mujer Antonia de Lazcano de Cestona, obteniendo unos gananciales de 33.200 reales de vellón. De este matrimonio tuvo, que conozcamos, a Manuel José nacido en

1813, Josefa Casimira en 1815, Miguel Matías en 1817 y Miguel Ignacio en 1818. En el mismo año que es elegido alcalde, se vuelve a casar el 1 de abril de 1820 con Manuela Antonia de Izaguirre que aporta al matrimonio dinero y arreo por importe de 14.184 reales de vellón.⁶ De este segundo matrimonio conocemos que tienen también otros cuatro hijos: Josefa Antonia nacida el año 1820, José Antonio en 1825, Fernando José nacido en 1829 y Dominica Lucía en 1830.

En estos primeros años, se le ve relacionado con la actividad marítima existente en el puerto de la villa de Deba. Se conoce su relación con la cofradía de pescadores, por su participación y contribución a su sostenimiento con un crédito para la "casa lonja de escabechería" de la Cofradía, con un importe de 4.031 reales de vellón de préstamo, según documento fechado el 26 de noviembre de 1819, y que se añade, como una deuda más, a los otras tres hipotecas que tenía desde los años 1773, 1785 y 1788. Aparece en el año 1826 como mayordomo de la Cofradía de pescadores de esta villa, cuando firma en compañía de otros maestros de lanchas una obligación de 8.000 reales de vellón recibidos de Domingo José de Ibarra, Vizconde de Santo Domingo, para participar en la cuarta parte de la red barredera a colocar en la ría.⁷ Asimismo es propietario en el año 1832 de una lancha nombrada San José y Animas, de quince toneladas y un valor de 7.000 reales de vellón.

ADMINISTRADOR DE ADUANA Y EXILIO

También en relación al puerto de la villa, pero desde la actividad del comercio de cabotaje, siendo aduana de 3ª clase, Martín Feliz desempeña el cargo de administrador durante catorce años, un mes y cinco días, según un documento de liquidación, firmado en Madrid a 3 de octubre de 1838, cesando el 1 de Enero de 1835.⁸

Aunque no conocemos mucho en relación al desempeño de esta actividad por parte de Martín Feliz, de considerable funcionamiento en aquellos años en nuestro puerto, disponemos de un poder dado por el mencionado, en su calidad de administrador de aduana, para Pedro Antonio de Arizmendi para que le represente ante los juzgado sobre un aprehendimiento en el caserío Bustiñaga, en marzo de 1822, de veinticuatro fardos que contenían géneros de ilícito comercio.⁹

Para el año 1834, su segunda mujer había muerto y estaba casado con la hermana de la difunta, Felicia de Izaguirre, que también aportó al matrimonio de dote, en dinero y arreo, 14.184 reales de vellón. Tal como él manifiesta, por sus compromisos en la guerra de la Constitución, su segundo matrimonio no tuvo ganancias y sí pérdidas, teniendo posteriormente que emigrar a Inglaterra y la ciudad de San Sebastián, vendiendo una casa que tenía en la calle Correo (hoy Puerto), en la villa de Deba.

De esa etapa que comienza en el año 1835, disponemos de un documento fechado el 29 de octubre de 1839 donde se hace una cesión de una barraca reedificada por Martín Feliz en los terrenos del conde de Villalcazar de Serga en el barrio de Santa Catalina de la ciudad de San Sebastián por la cantidad de 6.000 reales de vellón.¹⁰

LA VUELTA Y EL ASENTAMIENTO

Terminada la contienda fratricida de la primera guerra carlista se origina una época de bonanza. La reina Isabel II pone de moda la toma de baños de mar frecuentando la playa de Zarautz, y un debarra, Francisco de Lersundi asume cargos importantes hasta llegar a ser presidente del gobierno. La villa de Deba y sus habitantes ven un nuevo campo de desarrollo económico y se pone a dotar a la villa de las infraestructuras necesarias para conseguir hacer lo mas agradable la estancia de los llamados luego "forasteros".¹¹ Así, se retoma el encauzamiento de ambas márgenes de la ría, se inicia la primera traída de aguas, se dota al casco de un nuevo alcantarillado, se preparan los planos del camino del Arenal y se construye el camino de la costa entre los años 1854 y 1856.

Martín Feliz vuelve a la villa y se establece en la casa de su padre, con su huerta contigua, conocida por "Barbero-

cua". Desde allí, comienza nuevamente a participar y colaborar en el desarrollo de la villa, y ha crear su propia hacienda.

Un retazo de su interés por fomentar el incipiente turismo, como hotelero de aquellos primeros años, además de abrir posada, fue intentar que los forasteros pudieran tomar los baños de mar, sin padecer los inconvenientes de pasar por los arenales, por lo que propuso en el año 1848, abrir un camino desde la actual casa palacio de Aldazabal Murguia, entonces conocida por la del Vizconde de Santo Domingo hasta el Hospital, plantando por su cuenta plátanos, para dar sombra.

Ya en los años 50, participa en compañía Antonio de Araquistain en un "haber" de 9.025 reales de vellón de la Diputación de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Deba, para el total pago del importe de las obras ejecutadas en la primera escollera del canal del puerto de Deba, así como la compra del derecho de una tercera parte de la obras de continuación y conclusión, de las mismas obras.¹² También, en compañía de un grupo de debarra, denominada "sociedad de vecinos" que presta al Ayuntamiento un total de 98.000 reales de vellón en dinero efectivo a interés de un 5%, para pagar las obras del paseo cubierto, de la plazuela de "Gezurrechape" y el empedrado nuevo ejecutado en las calles públicas del casco urbano, contribuyendo con un importe de 6.000 reales de vellón que le dan derecho a doce acciones.¹³

Sus propiedades van creciendo, comprando y vendiendo fincas rústicas y urbanas, de las cuales conocemos que vende su casa llamada "Torres" y sus pertenecidos en la tierra de Arrona, entonces jurisdicción de Deba, y posee otra casa en el casco enfrente de la iglesia en la plaza vieja esquina calle Cordelería, así como la casería Arzabal y sus pertenecidos y otras serie de bienes rústicos como la isleta labrantía existente enfrente de las caserías de Lasao. Así también, consigue, ante la imposibilidad de cobrar su deuda existente desde el año 1819 sobre la Cofradía de pescadores, como anteriormente de ha citado, comprar la casa lonja, evaluada por Juan Manuel de Errazti en 11.665 reales de vellón.¹⁴

Finalmente, el 17 de diciembre de 1857, su hermano José Manuel Ostolaza, ya septuagenario, retirado de su ejercicio eclesiástico y con sobrantes medios de vida provenientes de su jubilación y capellanía que goza, le hace donación de todas sus propiedades. Deja constancia que la hacienda que posee ha sido hecha con la ayuda de desembolso de dineros de su hermano Martín Feliz, habiendo recibido también cuidados y muestras de cariño que le consuelan, dejándole todo bajo una serie de condiciones. Recibe las caserías denominadas Saconeta, Iturrondo y Ansaondo con todos sus pertenecidos, incluido el molino de ésta última casería. También le deja la tercera parte que le pertenece de la casa "Barberocua", el dominio directo de la casería de Doniane txikia con sus pertenecidos cedido bajo censo a Antonio Pablo Esnaola y una serie de terrenos, como ejemplo son el situado en el paraje de Urberoaga y otro en Lazurregui.¹⁵

SU FACETA LÚDICO FESTIVA

Aunque no hemos podido constatar en los impersonales documentos cotejados, ningún rastro que nos permite conocer algún rasgo de su carácter, los relatos de Francisco Paula Madrazo y Antonio Flores, nos presentan a un Martín Feliz en edad madura (entre 55 y 60 años), asentado en sus negocios, comunicativo y popular, que permite utilizar su privilegios de juventud para iniciar el zortziko después de la corrida de toros, como recuerdo posiblemente de sus mejores años de bailarín.

Es en la organización de las fiestas de San Roque, donde más manifiesta su interés y colaboración por participar, y más principalmente en las corridas de toros, que durante aquellos años se celebraban los días 16 y 17 de agosto de cada año. Conocemos su faceta de empresario en algunos años de la organización de estas corridas, y también sabemos de su relación con los toreros que participaban en ellas, y que durante muchos años, antes y después de la primera guerra carlista estaba formada por una cuadrilla de la propia villa, capitaneada principalmente por los toreros Antonio de Ituarte y José Ventura de Laca.

Estos toreros, de manifiesto valor, pero sin saber escribir, es posible que necesitarán de persona que les protegiera y supervisara los contratos que hacían con los Ayuntamientos, y para ello, aparece Martín Feliz, que como muestra, actúa como testigo en uno de ellos que conocemos. Así le vemos firmando un contrato entre los mencionados toreros el 21 de junio de 1830, con un representante del Ayuntamiento de Azpeitia, para torear en su plaza, dentro de las fiestas patronales, los días 31 de julio, 1 y 2 de agosto, cinco toros cada día, por un importe de 3.200 reales de vellón.¹⁶

Esta relación existente con los toreros provocó, posiblemente, que ante la accidentada muerte, por una cogida de morlaco, de José Ventura Laca, en el año 1841, fuera Martín Feliz, quien en su homenaje instituyera la interpretación del zortziko fúnebre en su honor, a la muerte de tercer toro de la corridas patronales. Hay algunos escritores que le atribuye también su autoría, aunque otras fuentes opinan que es una versión popular, adaptada por el mencionado Martín Feliz, así también por el azkoitiarra Inazio Aldalur, organista de Azpeitia, donde actualmente, también se rinde homenaje, después del tercer toro al desgraciado Laca.¹⁷

SUS ÚLTIMOS AÑOS Y SUS DESCENDIENTES

Cinco días más tarde de hacer su hermano la donación mencionada, Martín Feliz el 23 de diciembre de 1857, posiblemente en acción combinada, hace testamento de her-

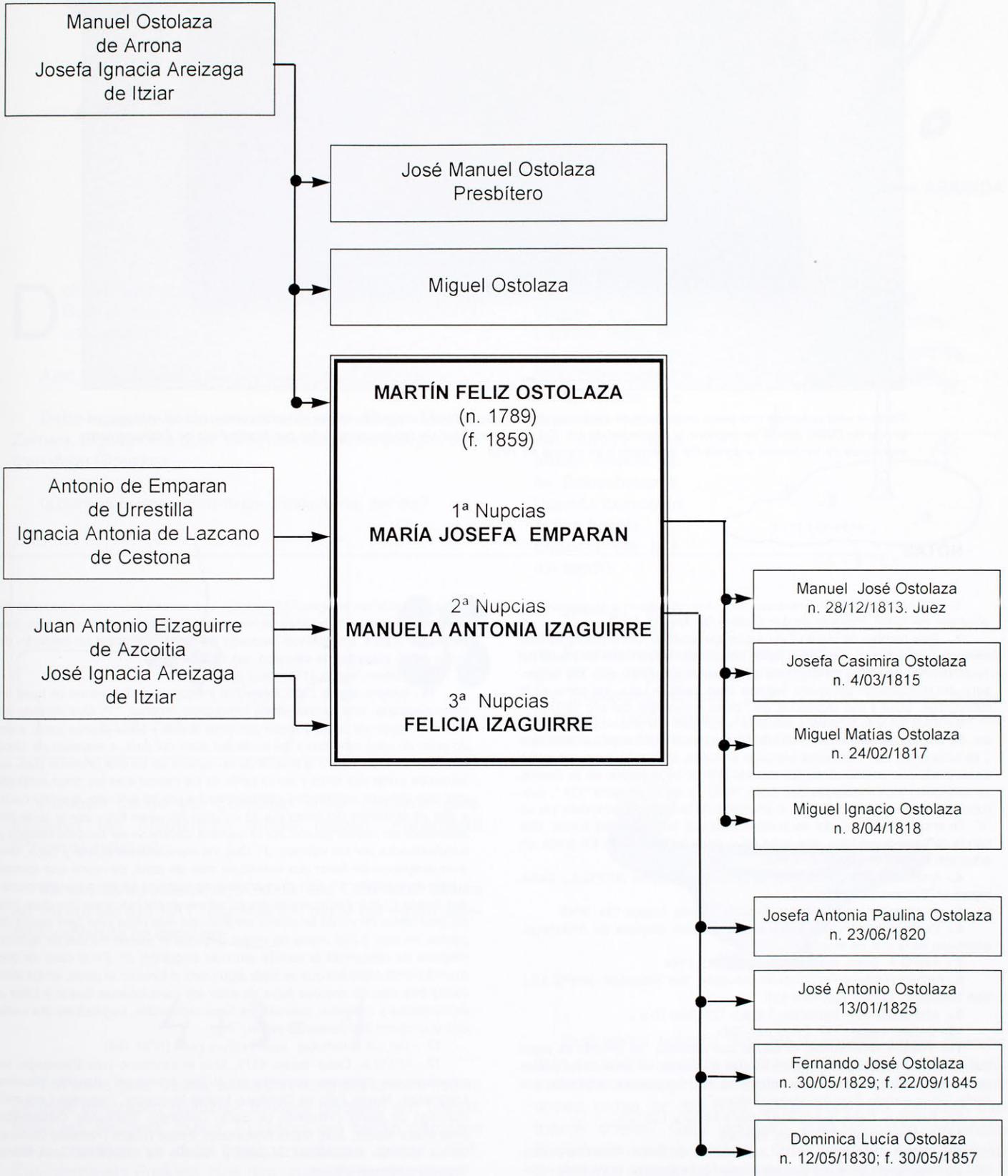
mandad con su mujer Felicia de Izaguirre. Este documento que ya hemos utilizado anteriormente para algunos datos, nos dice que únicamente les viven dos hijos, a los que nombra como herederos universales.

El primero de ellos es Manuel José de Ostolaza, nacido el 28 de diciembre de 1813, fruto de su primer matrimonio, que en su pubertad, influido posiblemente por su tío, solicitó el 16 de diciembre de 1829, con cerca 16 años, al patronato de la iglesia parroquial de Deba, en su deseo de abrazar el estado eclesiástico, un beneficio cuarto vacante, que no obtuvo. Habiendo cursado estudios en la Universidad de Oñati, pasa a ejercer la carrera judicial, conociendo su paso como juez por las localidades de Estella y San Sebastián. Por su matrimonio había recibido de su padre una casa por valor de 28.500 reales de vellón y una cadenita de oro, y además, a la muerte de su padre, pasaba a su poder la casería Ansaondo con su molino y demás pertenecidos. El segundo de los hijos, es Josefa Antonia, fruto de segundo matrimonio, casada con Julián de Arambarri, la cual, ya recibió en su matrimonio una dote de 3.000 ducados de vellón, 2.000 en la casería Urberoaga y los 1.000 restantes en metálico, así como una serie de objetos, como ocho cubiertos de plata, sortija de brillantes y una cadena de oro.

En ese mismo año de 1857 se está terminando de construir el nuevo cementerio. Situado en unos terrenos propiedad del entonces hospital de la villa, una vez pasado el arroyo Amillaga, obra que se había iniciado en el año 1856, bajo las condiciones facultativas de Inocencio de Elorza y adjudicadas a Antonio de Aguirregabiria por 19.900 reales de vellón. El entonces alcalde y presidente de la "Junta de Patronato de Fábrica de la Parroquial matriz de la propia villa", anunció con fecha del 5 de enero de 1857, la enajenación de terrenos o porciones de 100 pies cuadrados, con la finalidad de construir mausoleos o urnas con el objetivo de tener sepulturas separadas.¹⁸ Martín Feliz de Ostolaza compra el 5 de marzo de 1857, la porción de terreno marcada con el número 6, confinante "entre mediodía y poniente con camino público servidumbre del campo santo, entre norte y oriente con pared; entre norte y poniente con el terreno número cinco y entre mediodía y oriente con el terreno número siete". El importe de la venta a perpetuidad, es de 300 reales de vellón.

Fallece Martín Feliz, dos años más tarde. Uno de sus últimos actos es un poder del 12 de julio para el procurador Ignacio María de Fernández para que le represente ante una demanda en el juzgado de Azpeitia. Es enterrado en el terreno comprado en el Cementerio de Amillaga, donde todavía en nuestros días se puede ver en el lugar, una sencilla y pequeña verja que cierra este recinto, y en la pared enlucida hay colocada una pequeña placa metálica que dice: "DE LA FAMILIA DE MARTIN FELIZ DE OSTOLAZA".

FAMILIA DE MARTÍN FELIZ DE OSTOLAZA





Todavía está colocada una placa en la fachada encajada, interior, de la parte Este del muro que rodea al cementerio de Amillaga, en la villa de Deba, donde se expresa la propiedad de los 100 pies cuadrados de terreno comprados por Martín Feliz de Ostolaza para sepulturas de su familia, y donde fue enterrado a su muerte en 1859.

NOTAS

1.- PAULA MADRAZO, Francisco de: *"Una expedición a Guipuzcoa, en el verano de 1848"*. Imprenta de don Grabiél Gil, Madrid, 1849.

2.- Este nombre de Martín Felix sigue apareciendo, como propio de este personaje en distintas citas: en el librito editado por la Comisión de Fiesta del Ayuntamiento de Deba, en conmemoración en el año 1991, del 150 aniversario del fallecimiento del torero debarra José Ventura Laca, así como en la monografía *"Deva y mis recuerdos"* de Teresa Amuategui, del año 1970.

3.- Está labrado en piedra arenisca rectangular de proporciones normales. Se timbra con casco diestrado con plumaje con una bandera a cada lado y se ornamenta con elementos barrocos en forma de rocalla, para rematarse en su punta con un mascarón. En la parte inferior de la piedra, en su diestra, se distinguen trazos labrados que dicen "AÑO", y en su siniestra "178.", quedando el último dígito oculto por el encajado de la fachada, pudiendo ser un "8". En el campo del escudo, se pueden distinguir las siguientes armas: Una banda cargada de un lobo, que sube de la parte baja a la alta. En punta, un árbol con un león empinado al tronco.

4.- Archivo Histórico Protocolos de Gipuzkoa. Azpeitia. (AHPG.A.). Deba, legajo 4170, folios 279-281v.

5.- Archivo Histórico Nacional. Sección Estado. Legajo 134. Nº43.

6.- Contrato matrimonial celebrado ante Juan Bautista de Andonegui, escribano de la villa de Mutriku.

7.- AHPG.A. Deba, legajo 2199, folios 113-114v.

8.- Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa. San Sebastián. (AHPG.SS.). San Sebastián, Legajo 139, folio 559.

9.- AHPG.SS. San Sebastián, Legajo 125, folio 76 y v.

10.- *Ibidem*. Legajo 187, folios 222-224v.

11.- Todavía recordamos, el saludo que aparecía en un rollo de papel que se abría en el transcurso de los fuegos artificiales, en unos de los postes de fuegos, dentro de las fiestas patronales, con la curiosa inscripción que decía *"Deva, saluda a los forasteros de fuera"*.

12.- AHPG.A. Deba, legajo 4167, folios 48-50 y 128-129.

13.- *Ibidem*, legajo 4170, folios 190-193.

14.- *Ibidem*, 4171, folios 15-19. Juan Manuel de Errazti hace una evaluación pormenorizada de la antigua casa lonja. Así sabemos, entre otros mate-

riales, que cubrían el tejado 3.700 tejas, que llevaba dos cubos saladeros de sillería y que tenía una balanza de hierro con 20 libras de pesas de hierro, tres piezas de piedra, un balancín pequeño de hierro, así como un calderón de cobre de 42 pulgadas de diámetro con 10,5 de fondo.

15.- *Ibidem*, legajo 4170, folios 287-291.

16.- *Ibidem*, legajo 2203, folios 208 y siguientes. El contrato se basa en cinco cláusulas, que consideramos interesante reseñar: "1º. Que durante los tres días hayan de correr y torear por otros Ituarte y Laca, quince toros, siendo ocho de ellos navarros y los restantes siete del país, a respecto de cinco toros por días; 2º. Que a la prueba de la mañana de los dos primeros días, se hayan de echar dos toros y por la tarde de los mismo días los cinco estipulados, que deberán ser lidiados y banderilleados por los referidos Ituarte y Laca, y que en la corrida del tercer día se echarán los cinco toros por la tarde tan solamente sin ofrecer prueba por la mañana, debiendo ser también lidiados y banderilleados por los mismos; 3º. Que los mencionados Ituarte y Laca, tendrán obligación de llevar dos individuos más de capa, de modo que formen cuatro de cuadrilla; 4º. Que el ayuntamiento haya de pagar, a los mencionados Ituarte y Laca y su cuadrilla por su salario de los indicados tres días, tres mil cien reales de vellón en dinero efectivo con más otros cien para ayuda de gastos, en todo 3.200 reales de vellón, pagados el mismo día dos de agosto, después de concurrida la corrida, sin más discusión; 5º. En el caso de que ayuntamiento ordenara que se mate algún toro, o toros en la plaza, en los indicados tres días de corridas haya de estar los mencionados Ituarte y Laca a estoquearlos y matarlos, cuantos les fuere ordenados, pagándoles por cada uno que maten 200 reales de vellón."

17.- Op. Cit. Martintxo. José Ventura Laca (1791-184)

18.- AHPG.A. Deba, legajo 4170. Ante el escribano Luis Macazaga, se adjudican las distintas parcelas a: Julian Arambarri, Antonio Nicolás Araquistain, Martín Feliz de Ostolaza, Miguel Mugerza, Francisco Lersundi, Domingo de Ibarra (Vizconde de Santo Domingo), Raimundo Olabarrieta, José María Alberti, José María Araquistain, Felipe Ribero (Teniente General de los ejércitos nacionales), Micaela y Antonia de Salaberria, José María Unzueta y Manuel Ulibarri.

DEBATIK

ZER

gera?

Anes ARRINDA

Deba'ko sustraiak bere Histori-aurreko leizeetan daude. Gure aurrekoak ementxen bizi ziran orain dirala 10000 urte gutxienez.

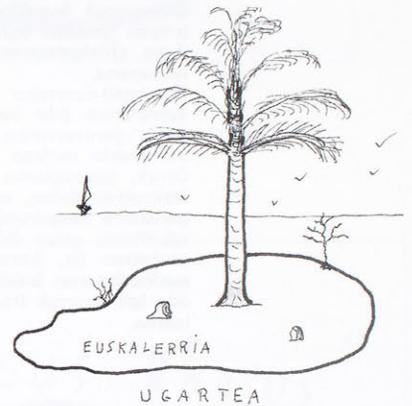
Aien semeak gera.

Deba-inguruan beste erri asko ikusten ditugu: Mutriku, Zumaia, Elgoibar eta abar. Guk, oiek eta beste geiagok osatzen degu Gipuzkoa.

Gipuzkoa Euskalerrian dago. Euskalerria, zer da?



Europako ertz batean or dago Euzkadi beste erri eta arrazaz inguratirik; bere senidekorik, ordea, ez dago bat ere erri eta arraza oien artean. Senidegabe. Bakar-bakarrik. Ugarteia itxasoaren erdian bezela. Euskera ere berdiñ-berdiñ.



Jakintsu asko ageru dira guregana, Euskalerria eta bere sortzea ezagutu nairik; baiña, oraingoz ez digute gauza aundirik argitu eta erakutsi. Euskalerria eta Euskeraren sortzea, biak, oraindik lañopean daude. Illunpean. Illunpe orretan krisaillu batzuek piztuta daude eta krisaillu oien argira zer ikusten dan begiratuko degu.

Europan gaude eta Europako erririk zaarrena gera. Espaiña eta Frantziaren arteko mugan, Auñamendi (Pirineos) inguruan.

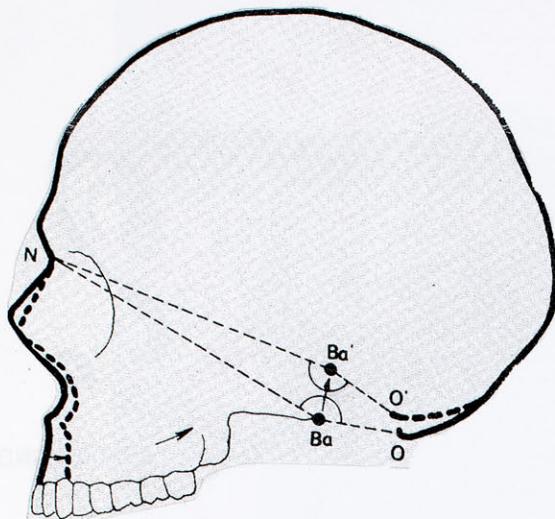
Ifar-aldeetik iru alderdi; ego-aldeetik, lau. Ortik dator esaera au: iru eta lau dira BAT. Zazpirak erri bakar bat egiten dutelako, erdibituta ba dago ere...

$$4 + 3 = 1$$

Erri txikia gera. Txikia, baiña oso ezaguna lur-bira osoan. Zergatik esagutzen gaituzte? Bakarra geralako erri bezela: famili eta seniderik gabea. Euskerari ere berdin gertatzen zaio: seniderik ez dula beste izkuntzaen artean. Biak, Euskalerria eta Euskera, biak dira ugarte baten antzekoak.



Euskalerria bakarra dala eta Europako erririk zaarena dala, ori jakintsu guztiak aitortzen duten gauza da. Antxiñako euskaldunak ezagutzeko, oraingoak ezagutzea dala biderik onena, ordea, ez dira oraiñ artean konturatu. Zergaitik dan biderik onena? Gaur eguneko euskaldunetan antxiñako Euskalerria irauten duelako. Orra zergaitik gaur eguneko Euskalerria ezagutzeari ekin dioten jakintsu askok.



Orra irudian, euskal-arrazak bere gazeurrari dagokionez urteen joanean egin duan aldakuntzaren laburpena. Garrondo-ezurreko aurre-ertza edo basion (Ba), gazeurraren barrurantz sartzen da. Orrek, aurpegiaren atzeratzea dakar, eta gazeurra kanporantz zabaltzea; auxe dala-ta gertatzen da, beraz, euskaldunaren baldoki edo loki-ezurrak irtenago izatea.

EUSKALDUNA GORPUTZEZ

Gaurko euskaldunen gorputzeri begiratuta gero, buru-azurraren luzaro, zabalero, mutur, sakon eta koska guztiak zearo miartzuta gero, euskaldunok, gai oneri buruz, tipo bereizikoak gerala, esango digute jakintsu antropologoak.

"Raza Pirenaica Occidental" jarri diote tipo oneri izena: "Auñamendiko Sartaldeko Arraza".

EUSKALDUNA ODOLEZ

Gizartean odol-mota asko daude. Elemento kimikoak daude odolean A eta B. Batzuek bakarka dituzte A edo B. Beste batzuek biak naastean: A eta B. Beste batzuek, berriz, ez dute ez A eta ez B. Oiek dira O.

Orain amabi urte dirala, odol mota auek era onetan zeuden:

Lav odol-mota:

O, A, B, A+B

Orain amabi urte dirala, odol auek era onetan zeuden:

	FRANTZIA	ESPAIÑA	EUSKALDUNAK
O =	% 43,30	% 39	% 57,20
A =	% 42,20	% 47	% 41,70
B =	% 11,10	% 8,90	% 1,10
A-B =	% 4,40	% 4,40	% -----

Orrek zer adierazten digu?

O onek esan nai du odolean ez dagoela elemento kimi-
korik ez A eta ez B: odol garbia dala. %57 euskaldunak dute
odol mota ori; beraz, euskaldunen odola garbiena da.

A elementu au Europako sartalde (occidente) eta ifar-
aldean (norte) agertzen da. Euskaldunen artean %41 dira
mota ontakoak. Beraz, euskaldunen artean odol garbia ez
duenak, ifar eta sartaldeko odola du (norte-occidente) eta ez
sorkaldekoa (oriente).

B elementu au sorkaldekoa (oriente) da. Ango doilik
emen ez dago % 1,10 besterik. Ez gera, beraz, orientetik eto-
rritakoak.

Buruko ezurretik beste orrenbeste atera zuten jakintsuak,
"occidentalak" giñala: "Raza Pirenaica Occidental".

Emengoak gera; ez orientetik etorriak.



Rh ELEMENTOA

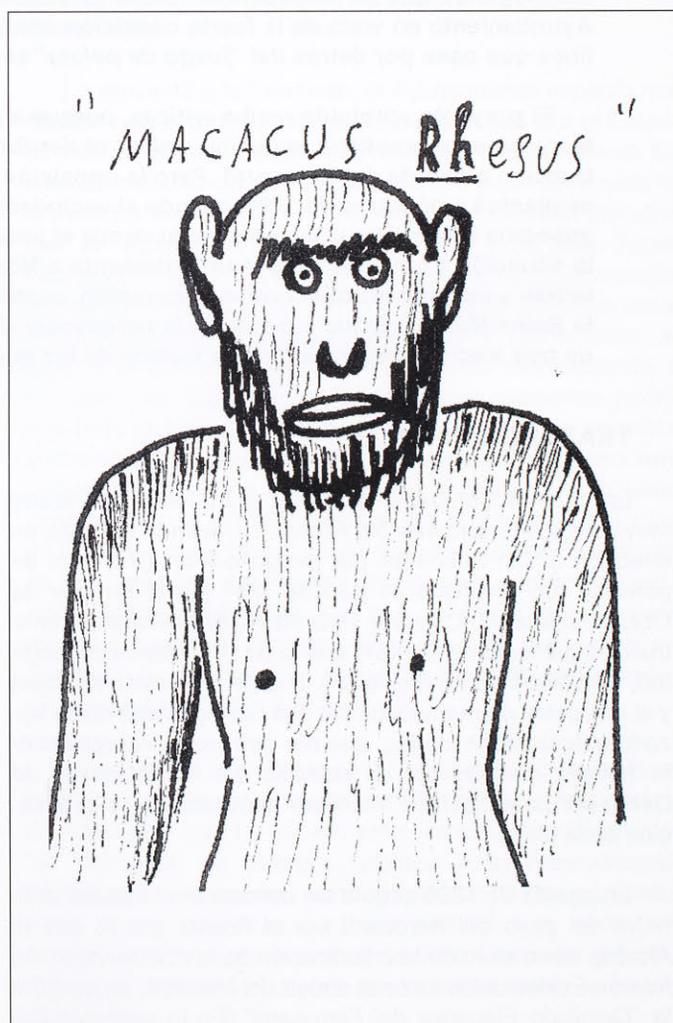
1940 urtean elemento berri bat billatu zuten gizonen odo-
lean: Rh deritza. Euskaldunen artean askotan falta dan ele-
mento da. Falta danean esaten da **Rh negativo: Rh-eza**.

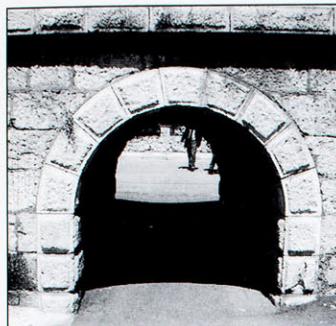
Asian, arraza orikoek, ez dute beñ ere falta: danak dute.
Beltzak Afrikan % 5 falta dute. Beste azal zuria duten orok %
15 falta dute. Eta, euskaldunek? Talde askori analisak egin
ondoren, % 30 tik gora ez dute Rh elementorik. Frantziako
euskaldunen artean % 40 eta Zuberoan % 52, batere gabe.

Elementu **Rh** orren faltatik ere berdiñ ateratzen da: ez
gerala orientekoak; emengoak, baizik. Odol garbiena degula.

Itz biretan. Euskaldunok antxiñako europatarren
semeak gera. Asietatik sortutako erririk zaarrena eta garbie-
na. Oraingo beste europatarrek, geroztik etorritako erriekin
naastu ziran, gu baiño geiago. Ortik datozte A, B, Rh...

"Macacus *Rhesus*" tximiñoak du elemento kimiko ori, Rh
deritzana. Rh "*Rhesus*"tik dator.





Paso del Tren por el Arenal

Patxi ALDABALDETRERU

El próximo mes de enero de 2001, se cumplirá el centenario de la prolongación de la vía férrea de Deba a Zarautz, último tramo pendiente de construcción para unir directamente por ferrocarril las capitales de Bilbao y San Sebastián. Habían pasado casi ocho años desde que el 3 de agosto de 1893 se inauguró el tramo de Karkizano (Elgoibar) a Deba y casi seis de la inauguración del tramo de San Sebastián a Zarautz el 9 de abril de 1895. Esta demora de varios años sobre el plan previsto fue debido a la dificultad del trayecto y a la quiebra de uno de los constructores de las obras. (1)

La determinación del trazado del ferrocarril por el Arenal de Deba fue objeto de duros enfrentamientos. Un primer anteproyecto de trazado realizado en 1889 y aprobado en 1891, que se dirigía por la costa en dirección a San Sebastián después de atravesar el Arenal, fue abandonado. Pasaron los años y en 1898 se conoció la existencia de un nuevo proyecto de trazado por el Arenal, que fue rechazado por los bañeros alegando que no respetaba la "playa de baños" e imposibilitaba el establecimiento de las casetas. El Ayuntamiento en vista de la fuerte oposición analiza varias alternativas, acordando por unanimidad, una línea que pase por detrás del "juego de pelota" sin que toque el frontón.

El proyecto aprobado recibe críticas, porque a pesar de la condición establecida por el Ayuntamiento, técnicamente resultaba imposible salvar el derribo de parte del frontón, que se resuelve con su reconstrucción a cuenta del ferrocarril. Pero la oposición mas fuerte con la "Comisión Ejecutiva del Ferrocarril" se planteó a primeros de 1899, cuando el vecindario se percató que la forma de construcción del terraplén impediría totalmente la visión del mar desde el paseo del Arenal. Presionan al Ayuntamiento para que ante la situación existente, recurra urgentemente a Madrid, presentando una solución para que se retiren las tierras y escombros que forman el terraplén, sustituyéndolo por un viaducto metálico. Las gestiones ante la Reina María Cristina a pesar de la resistencia del ferrocarril, dio como resultado final la construcción de tres tramos metálicos de diez metros de luz que son los que conocemos en la actualidad.

TRAZADOS INICIALES

En 1889 la Compañía del ferrocarril intentó un trazado muy arriesgado a través del Arenal, bordeando la costa en dirección a San Sebastián por Urzuloko-Aitza (Reuelta de pólvora), fue aprobado en julio de 1891 por el Director de Obras Públicas M. Catalina. Esta alternativa evitaba la construcción del túnel de Santa Catalina de 979 metros de longitud, pero teniendo en cuenta las dificultades de construcción y el alto coste de mantenimiento que representaba dicho trazado abandonaron la idea; que por otra parte probablemente hubiera contado con el rechazo del Ayuntamiento de Deba, por perjudicar los intereses derivados de la explotación de la playa.

En agosto de 1896 seguía sin conocerse el trazado definitivo del paso del ferrocarril por el Arenal, por lo que el Alcalde con motivo de la adjudicación de la construcción del frontón Euskal-Jolas junto al arroyo del Hospital, se dirigió a la "Comisión Ejecutiva del Ferrocarril" (En lo sucesivo Co-

misión), tratando de averiguar el trazado definitivo, de manera que el emplazamiento del frontón no representara un obstáculo en un futuro inmediato. Pero la Comisión ya tenía previsto un trazado un poco más al norte, por lo que contestó que los proyectos estudiados del trazado por el Arenal no pasaban por el lugar donde se proyectaba construir el frontón. (2)

En febrero de 1898 se conoce el nuevo trazado previsto por la Comisión; siendo rechazado enérgicamente por el gremio de bañeros de Deba porqué pasaba por el emplazamiento de sus casetas, situadas en la zona del Miramar y actual plaza de Navarra. Reunidos todos los bañeros, "acordaron unánimemente recurrir en busca del amparo y protección del Ayuntamiento para que evite los irreparables perjuicios que el ferrocarril podría causar en la playa origen y base del sostenimiento de esta villa". Con el apoyo de buen número de vecinos enviaron una instancia al Ayuntamiento en la que manifestaban.



Verano de 1897. Emplazamiento de las casetas y "playa de baños" antes del paso del ferrocarril. (Foto: Comisión de Urbanismo: DEBA. "Nora Goaz?")

"Que solo con el objeto de inutilizar la playa ha podido sugerir la idea la Compañía del ferrocarril para realizar el trazado por el punto de la playa obstruyendo esta en términos que imposibilita el establecimiento de las casetas y todo movimiento de colocación y desahogo de los bañistas si llega el caso de realizarse aquella en la forma que se indica en el trazado actualmente indicado en el terreno".

El Ayuntamiento nombra una comisión municipal compuesta del síndico Juan José Trecu y Julián Albeniz, con el objeto de que intervengan y hagan las gestiones necesarias para que la línea del ferrocarril respete la "playa de baños" procurando que no salga de ningún modo lesionada con las obras indicadas. (3)

TRAZADO DEFINITIVO

En junio de 1898 el síndico Juan José Trecu componente de la comisión municipal nombrada por el Ayuntamiento para que el ferrocarril respete la "playa de baños", presenta el borrador de los croquis de varios estudios o anteproyectos alternativos del trazado de la vía férrea a través del Arenal, acordando la Corporación municipal por unanimidad después de un "detenido examen y discusión", que la vía pase justo por detrás del Juego de pelota sin que toque el frontón.

El trazado acordado por el Ayuntamiento fue aceptado por la Comisión, pero técnicamente siendo un tramo en curva; para empalmar con la boca del túnel de Santa Catalina era necesario derribar parte del frontón ya construido. Esta circunstancia provoca una protesta de veinticinco

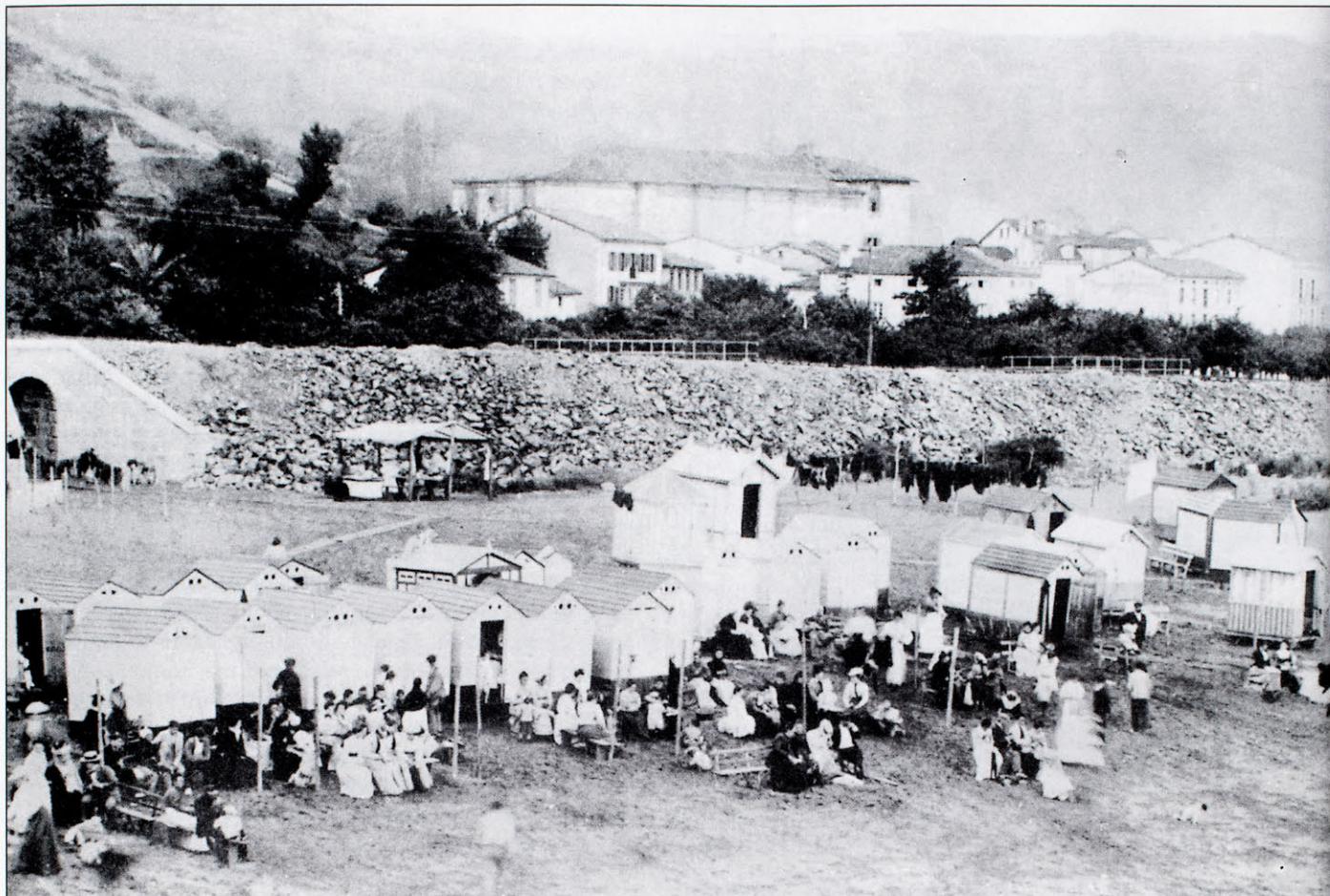
vecinos que en escrito enviado al Ayuntamiento manifiestan: *"que se ha optado entre los diferentes proyectos por el que más perjudica a esta villa; o sea el derribo del frontón, creen dichos firmantes que el Ayuntamiento debe oponerse con todas sus fuerzas al derribo del citado edificio, siempre que sea factible distinto trazado; y cuando esto no pudiera conseguirse obligar a la empresa al depósito en la tesorería municipal del valor del coste del frontón; o en caso contrario obligarles en escritura, a edificar otro frontón en un plazo determinado que el Ayuntamiento creyera prudente".*

El Ayuntamiento acordó pedir un depósito de diez mil pesetas a la Comisión antes de que empiecen a desmontar el frontón, para responder del coste de la reconstrucción y pedirle que presente el plano del ferrocarril que atraviesa el Arenal. (5)

A petición del Ayuntamiento de Deba la Comisión remite un plano relativo al trazado, manifestando que no ocupa terreno alguno en el Arenal que corresponda al Ayuntamiento de Deba y sí al Estado, de quien tienen la autorización legal que corresponde. En relación con el frontón señala que a pesar de tocar el trazado una pequeña parte del ángulo formado por el frontis y pared lateral no ven la procedencia de depósito alguno en metálico, *"pues aún el caso de derribarlo totalmente tendría que justificarse por el Ayuntamiento la autorización para haberlo construido en terrenos del Estado".* (6)

En repuesta a la Comisión, el Ayuntamiento acuerda manifestar que el terreno del Arenal fue vendido por el Estado en pública subasta, pero reclamada su improcedencia fue anulada dicha venta. En relación con el frontón construido en el extremo del Arenal, se recuerda a la Comisión ejecutiva que en agosto de 1896, el ingeniero José Luis Torres Vildosola técnico del proyecto, expuso que los anteproyectos formados no tocaban el frontón proyectado, por cuya razón y previa aprobación del expediente por el Gobernador, se llevó a efecto su construcción. Continúa manifestando el Ayuntamiento que fundado en los datos expuestos podría oponerse al derribo indicado, pero no estando en su animo entorpecer los proyectos de la Compañía del ferrocarril, *"antes bien ayudarla como lo tiene demostrado con haber contribuido con 40.000 pesetas en acciones y con otras 40.000 en obligaciones, amén de haber tolerado el derribo de parte del Paseo Cubierto para emplazar la estación interina, haciéndole ver que era para tres o cuatro meses y que lleva cerca de cinco años de permanencia a condición de reconstruirlo, lo cual no duda este Ayuntamiento que tendrá su cumplimiento".* (7)

La Comisión ejecutiva suavizó la situación creada, manifestando que desean proceder amistosamente, ofreciendo al Ayuntamiento que tan pronto empiece el derribo del frontón *"se cumplirán los trabajos relativos a su reconstrucción dejándolo en las mismas condiciones que hoy se encuentra, pues no es su animo causar perjuicios a nadie".* El Ayuntamiento acepta la propuesta de la Comisión que ofrece la *"garantía de su palabra que sabrá cumplirla como promete".* (8)



Año 1898. El terraplén del ferrocarril se está construyendo según el proyecto inicial, en el que no se habían previsto los pasos inferiores de estructura metálica. (Foto: Comisión de Urbanismo: DEBA. "Nora Goaz?")

PETICIÓN DE PASOS

En otoño de 1898 el concejal Albeniz, denuncia ante la Corporación municipal la forma inadecuada en que se está construyendo el terraplén del Arenal, acordando el Ayuntamiento que los concejales que componen la comisión municipal nombrada en febrero pasado, hagan gestiones para que la Comisión ordene a la constructora habilite los pasos convenientes para el Arenal *"particularmente uno ancho que quepan las casetas de baño, al extremo o entrada del juego de pelota y sea por medio de muro el trayecto de la vía férrea que atraviesa el Arenal"*. El Ayuntamiento también solicita que el paso inmediato al tramo de la carretera, sea también metálico en lugar de viaducto de piedra. (9)

Responde la Comisión que como la traza esta en curva en el trayecto que ha de ejecutarse el paso junto al carretera, la solución de dos tramos metálicos de ocho metros no pueden colocarse en línea recta. Si además se tiene en cuenta que la rasante lleva allí una inclinación del dos por ciento *"sería de un aspecto desgraciado poco en armonía con la situación de la obra"*. Se concluye señalando que ante la imposibilidad de tramos de luz mayor, se ha adoptado la solución más adecuada, con la que queda perfectamente servido el tránsito. (10)

PASO FRENTE A LA CHURRERÍA

Realizado el proyecto del terraplén, consistente en una muralla de tierra prácticamente sin pasos de comunicación entre le paseo del Arenal y la playa, sin oposición del Ayuntamiento que no presentó ninguna alegación ni reparo, se inician los trabajos de construcción, surgiendo serios problemas cuando las obras están muy avanzadas, manifestándose las quejas del vecindario y algunos concejales de la oposición. La primera reclamación que se vio obligado a admitir y gestionar el Ayuntamiento, consistió en pedir a la Comisión un paso inferior a la *"altura del hombre y dos metros de ancho"* en línea con la calle Lersundi.

A esta petición respondió la Comisión que teniendo en cuenta que la cota baja de explanación frente a Lersundi es de 1,7 metros, no es posible su emplazamiento en el lugar solicitado, señalando que puede construirse sin inconveniente a unos sesenta metros mas hacia el frontón como así se hizo, *"pero únicamente para peatones pues no queda altura para otra cosa"*. A instancias del concejal Arostegui, el Ayuntamiento pidió a la Comisión que se construya el citado paso todo lo ancho posible *"para la circulación de las carretas del País para el arrastre de la arena"*. (11)

VIADUCTO METÁLICO

Las obras avanzan y el terraplén está casi terminado, cuando en febrero de 1899 los concejales Julián Albeniz y José Vicente Arostegui considerando los perjuicios para los intereses de Deba, si se realiza la obra del ferrocarril por el Arenal "tal como hasta el presente se está construyendo", presentan una moción a la Corporación municipal para que con toda urgencia acuerde.

1º.- "Elevar a los altos poderes del Estado una respetuosa instancia firmada por el Ayuntamiento, Cabildo, Juzgado y vecindario en masa a fin de que se obligue a la empresa constructora a modificar el trazado en la parte que corresponde al paseo de la villa, llevando el ferrocarril sobre un viaducto sostenido por pilares de hierro en lugar de llevarlo sobre terraplén como hasta ahora se va ejecutando".

2º.- "Remitir dicha instancia después de recoger todas las firmas, a SM la Reina Regente aprovechando el ofrecimiento hecho a este efecto por Vicente del Río, Teniente Coronel del Cuerpo de alabarderos, suplicando a este señor se ponga de acuerdo con el Marqués de Santillana a quien

como Diputado del distrito se remitirá en primer lugar dicha instancia".

3º.- "Hacer constar en la solicitud, que la razón principal que la motiva es la forma en que se construye la vía en virtud de la cual vendría a alejarse la colonia veraniega por las condiciones en que quedaría la villa y perjuicios consiguientes".

El Ayuntamiento probablemente por la presión, reconociendo las deficiencias de las obras y teniendo en cuenta el malestar del vecindario, aceptó la moción y acordó nombrar una comisión compuesta por el Alcalde Juan José Trecu y el Secretario, para que en nombre del Ayuntamiento presenten la instancia a SM la Reina y "gestionen según a los deseos de los manifestantes". (12)

Realizada la gestión en Madrid, el Alcalde dio cuenta de haber entregado a la Reina, de la que tuvieron una excelente acogida, la exposición suscrita por la Corporación municipal, solicitando para que "influyera" ante el Ministro de Fomento para que la Comisión ordene sustituir por un viaducto metálico el terraplén que se construye en el Arenal. (13)



Pasos inferiores del ferrocarril, junto a la carretera. (Foto: Patxi Aldabaldetrecu)



Paso inferior del ferrocarril, entre el paseo y la "playa de baños", junto al frontón. (Foto: Patxi Aldabaldetrecu)

MALESTAR DE LA COMISIÓN

El Ayuntamiento había transmitido a la Comisión la necesidad de reformar las obras y paralizar su construcción hasta que se halle una solución satisfactoria para los intereses del municipio, pero esta responde que antes de realizar modificaciones que representen un sacrificio, deben convencerse de las ventajas que el mismo a de reportar y entiende que sin perjuicio de los estudios que se están llevando a cabo encuentran un obstáculo que se refiere a los *"terrenos contiguos a las obras del terraplén ... que según se dice son objeto de una concesión particular para la edificación de casas..."*. Sentencia la Comisión, que siendo así, la vista al mar que se pretende defender desde el paseo, mediante la construcción de un viaducto, quizás no existiera fuera de alguna calle que se alineara en dicha dirección, haciendo en este caso innecesario el sacrificio económico tal como se pretende.

Según la Comisión un proyecto no menos conveniente que el anterior, sí bien mucho más económico, sería ejecutar el ferrocarril conforme esta proyectado, construyéndose un paseo que *"pudiera llamarse de verano"* paralelo al actual y del que estaría dividido por el repetido terraplén del ferrocarril. Entre tanto, *"por la naturaleza de las obras y actividad que a las mismas se imprime, es difícil acceder a la suspensión de las obras que se desea porque a la postre, si resultase innecesario, podría ocasionar responsabilidades que esta Comisión debe evitar a todo trance"*. (14)

La Comisión manifiesta al Ayuntamiento de Deba, la extrañeza que les ha causado el acuerdo del mismo, relativo al nombramiento de una comisión municipal de la que formó parte el Alcalde *"para procurar en Madrid ante todas las personas y por todos los medios. la modificación de la obra"* por ser dicho acuerdo anterior a toda gestión ante la Comisión. Ponen de manifiesto que no existe tan siquiera la atenuante de ignorancia o sorpresa de la obra, por ser conocida por Ayuntamiento.

Finalmente la Comisión manifiesta que nunca ha sido su lema oponer trabas y cortar relaciones y que colaborará a los propósitos del Ayuntamiento de Deba pero reclamando su justo y natural concurso.

EL AYUNTAMIENTO SE JUSTIFICA

Reunido el Ayuntamiento, acordó contestar al ferrocarril en los siguientes términos:

1º.- *"Que no desdeciría del ornato público y conveniencia del vecindario la construcción del viaducto que se indica aun suponiendo que el día de mañana pudiera edificarse en los terrenos colindantes a la vía a que se refiere la comunicación, por cuya razón la ejecución de la obra que se desea no resultaría bajo ningún concepto un sacrificio inútil e innecesario"*.

2º.- "Que en lo referente a un segundo paseo no esta conforme el vecindario por desear a todo trance desaparezca el terraplén actual".

3º.- "Que en nada ha dependido del Ayuntamiento el acudir a Madrid sino que la actitud levantisca y amenazadora del orden público que ha llegado a tomar el vecindario ante la probabilidad de que se vieran mermados sus intereses veraniegos por consecuencia del modo como se están ejecutando las obras, ha sido el motivo de haberse realmente obligados a tener que acudir apresuradamente a Madrid para dar una satisfacción y poder contener los impulsos nada pacíficos de las masas dispuestas a ejecutar actos tal vez punibles por la Ley, pero de todos modos comprometedores en alto grado para los que como el Ayuntamiento se ven al frente de un vecindario de tales condiciones de ánimo y de cuyas consecuencias le sería difícil poder responder aun en el día de mañana de no evitar los perjuicio que se vislumbran en lontananza". (15)

GESTIONES EN MADRID

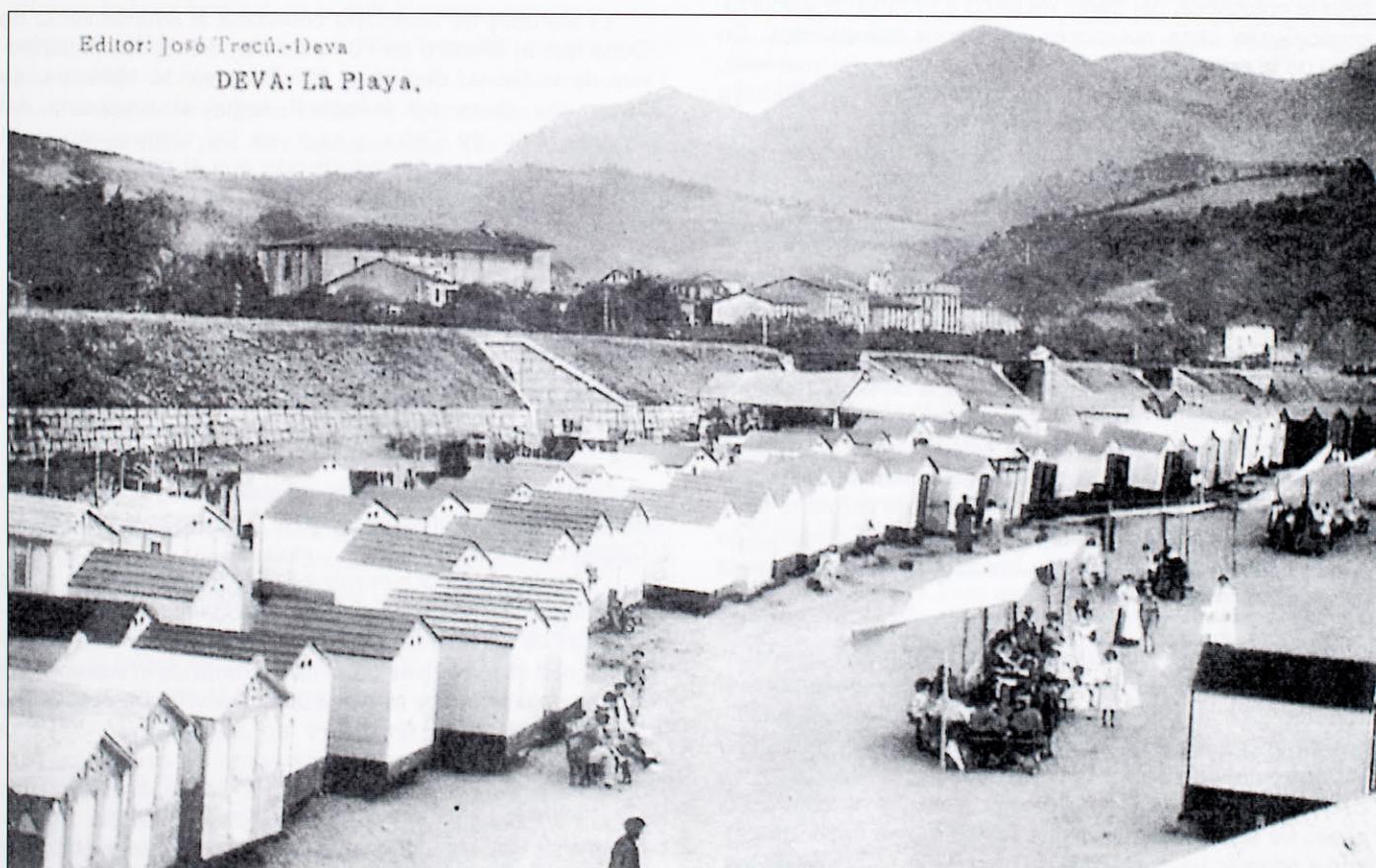
El Alcalde se desplaza a Madrid llamado por el Ministro de Fomento, quien ya había recibido instrucciones de la Reina para dar una solución al problema planteado por

Deba. Reunido con el propio Ministro, el Director General de Obras Públicas y el ingeniero Lafarga sus impresiones debieron ser excelentes pues después de informar a la Corporación de sus gestiones acordaron.

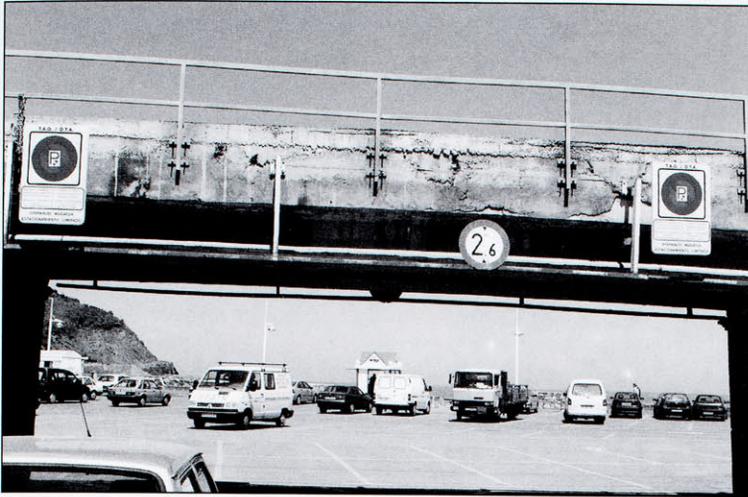
1º.- "Consignar...el profundo reconocimiento de imperecedero recuerdo que queda grabado en los individuos del Ayuntamiento y en el corazón de todos los habitantes de Deba por la solicitud y cariño maternal que SM la Reina Regente por este vecindario al poner a favor del mismo su espontáneo valimiento a fin de que las obras del ferrocarril que se están ejecutando enfrente del paseo público se lleven a efecto sin que lleguen a perjudicar en nada los intereses de esta villa antes al contrario construyendo un viaducto que habrá de servir de adorno y ornato público".

2º.- "En el momento en que se haya ejecutado la construcción de este viaducto realizándose las gestiones de SM para que esto se haya llevado a término, se le conozca con el nombre de Viaducto de la Reina Regente consignándose oportunamente esto en el libro de actas."

Después de extender su agradecimiento al Ministro de Fomento y Director de Obras Públicas Juan Domenchina, acuerda el Ayuntamiento transmitir dichos acuerdos a la Reina a la que la villa de Deba "proclama desde hoy como su Augusta Protectora". (16)



La "playa de baños" y el terraplén del ferrocarril, después de la construcción de los tres tramos de estructura metálica.



Uno de los tres pasos del ferrocarril, contruidos de estructura metálica, fueron reformados hace unos años presentando en la actualidad un aspecto estético deplorable. (Foto: Patxi Aldabaldetrecu)

CONSULTA DE MADRID

La solución a la petición de Deba entra en su fase final. El Ministro de Fomento a quien la Reina pedía una solución rápida del expediente, se encuentra con el inconveniente de que la Compañía del ferrocarril no quiere aceptar la construcción del viaducto metálico. Por otra parte el informe técnico pedido al ingeniero señor Lafarga, considera muy costosa la colocación del tramo metálico en forma de viaducto, proponiendo otras soluciones no menos interesantes. En vista de la actitud de la Compañía y el informe del ingeniero, el Marqués de Santillana diputado a Cortes por Zumaya informa al Ayuntamiento de Deba de los peligros que pueden existir y de las alternativas que pueden presentarse para solucionar este conflicto.

En primer lugar teniendo en cuenta que el Ayuntamiento no recurrió en tiempo hábil el proyecto del terraplén, no puede hacer oficialmente reclamación alguna teniendo que negociarse una solución con la Compañía, pues si esta no está dispuesta a ceder en la construcción del viaducto, se plantearía un pleito muy largo, con riesgo de paralizarse las obras y el peligro de que se resolviera a favor de la Compañía en todo o en parte. Por está razón se aconseja al Ayuntamiento, que teniendo ante todo en cuenta que se busque la solución mejor para Deba, estudie si le conviene alguna transacción con el fin de poder obligar a la Compañía en el caso que se vea que puede fracasar el buen éxito de la totalidad de lo que se pide.

En las negociaciones con el ferrocarril podían presentarse principalmente las siguientes alternativas para superar el conflicto. Por un lado la construcción de tres tramos metálicos en diferentes puntos como aconseja el ingeniero señor Lafarga y por otro pedir a la Compañía que terraplene por su cuenta todo el terreno comprendido entre la vía férrea y el paseo en talud suave para que la villa pueda hacer un parque y además un paso grande cerca de la "playa de baños" de 20 o 30 metros y haciendo en lo alto del terraplén otra

explanada separada del ferrocarril por una verja para que se pudiesen colocar bancos para un paseo. Con esta solución el pueblo ganaría mucho más, puesto que se haría dueño de todo el terreno comprendido entre la vía y el paseo y además se tendría un parque que pocas villas de veraneo poseen.

Se pide al Ayuntamiento que estudien bien lo que le conviene y comunique rápidamente a Madrid para trabajar con actividad lo que proceda, aconsejando que sé de un margen para negociar y no una solución radical.

Enterada la Corporación municipal de la situación, después de una "laboriosa discusión y estudio del asunto" se tomó el acuerdo de consignar que el Ayuntamiento se "conformará" con la construcción de tres tramos metálicos en hueco de diez metros de ancho cada uno, "si son sin travesañ o estorbo que dificulte la vista del mar". y en caso contrario cuatro tramos de a ocho metros en sitios que designe el Ayuntamiento y condicionado a que el terreno que resulte entre el terraplén y el paseo del Arenal lo rellene la Compañía y quede propiedad y disponible para el municipio. Se acordó que para la designación de los sitios para la construcción de los tramos se comisione al Alcalde. (17)

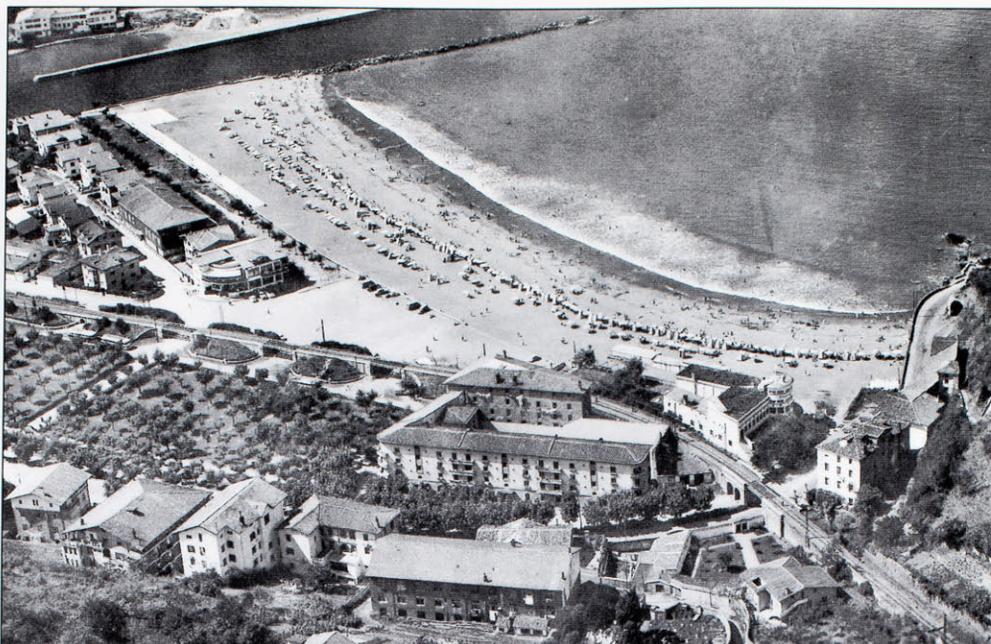
SOLUCIÓN DEFINITIVA

El Marqués de Santillana comunica al Ayuntamiento de Deba que el Ministro de Fomento atendiendo las indicaciones de la Reina, decidió el 23 de mayo de 1899 que se hagan las obras del ferrocarril según la propuesta del Ayuntamiento de Deba y que se ha comunicado a la Compañía su decisión, advirtiendo que si no se conforma con la solución estudiarán los medios de obligarla indirectamente ya que no "puede ordenarle nada por no tener autoridad para ello".

Se harán pues tres tramos metálicos en los sitios que el Ayuntamiento disponga entre el frontón y el lugar donde empieza el talud, obligándose a la Compañía a rellenar a su costa y ceder al municipio, todo el Arenal comprendido entre la vía y el actual paseo.

El 31 de mayo, el Alcalde da lectura a una Real Orden remitida por el Director General de Obras Públicas M. Catalina que dice,

"Vista la instancia elevada a SM la Reina Regente por la representación colectiva de las autoridades civiles y eclesiásticas de la villa de Deba y la masa de su vecindario supliendo que se sustituya por un tramo metálico el espacio que abarca en el Arenal y la playa de dicha villa el trayecto que ha de recorrer el ferrocarril en construcción de San Sebastián a Deba y que desaparezcan los escombros acumulados que forman el terraplén que allí se eleva privando de la vista del mar a una parte del paseo público. Visto el informe de la División de ferrocarriles y las soluciones que en el mismo se proponen SM el Rey y en su nombre la Reina Regente del Reino ha tenido a bien disponer".



Año 1962. Vista de los tramos metálicos del ferrocarril, antes de la desafortunada modificación por Eusko Trenbideak.

1º.- *“Que la Compañía concesionaria del ferrocarril de San Sebastián a Deva sustituya el talud interior del terraplén que esta construyendo en la playa de Deva, por otra que arrancando de la arista superior interior del citado terraplén termine... en la orilla exterior del paseo o alameda de Deva, que en toda la longitud de la referida arista establezca una verja de hierro que aligere el dicho terraplén construyendo tres tramos de hierro de diez metros de luz cada uno en los puntos que de antemano señale el Ayuntamiento de la citada villa siempre que este señalamiento sea a juicio de Vd. compatible con el buen servicio que ha de prestar el ferrocarril de que queda hecho mérito y con las condiciones técnicas a que a de sujetarse la construcción del mismo”.*

2º.- *“Que la referida Compañía presente a Vd. con la mayor brevedad, el proyecto completo de las obras que se hagan en la disposición anterior quedando Vd facultado para aprobarla si así procediera dando cuenta en tiempo oportuno de haber hecho uso de tal facultad acompañando un ejemplar del proyecto, asimismo SM se ha servido autorizar al Ayuntamiento de Deva para que pueda convertir por medio de plantas de adorno y arbolado en un parque de recreo el talud interior de suave pendiente que ha de resultar del cumplimiento de esta Real Orden en e terraplén que se construya en la playa de Deva. Madrid 29 de mayo de 1899. El Director General: M.Catalina.”. (18)*

Enterado el Ayuntamiento de la resolución acordó que el primer tramo de hierro se construya en línea a la conclusión de la pared del juego de pelota, el segundo inmediato al paso de las *“personas y carretas”* que se está construyendo y el tercero en el centro de estos dos extremos.

BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS

- 1.- Aldabaldetrecu, Patxi. *“Centenario del ferrocarril en Deba”*. Revista DEBA. Udaberria 1993.
 - 2.- Aldabaldetrecu, Patxi. *“El juego de pelota en Deba”*. Revista DEBA. Udaberria 1997.
 - 3.- Archivo Municipal de Deba.(AMD) Acta del Ayuntamiento de 13 de febrero de 1898. Firman el documento 58 personas entre las que figuran los bañeros Juan José Iriondo, José María Echeverría, Nicolas Egaña y Agustín Esnaola.
 - 4.- AMD. Acta de 19 de junio de 1898.
 - 5.- AMD. Acta de 3 de julio de 1898.
 - 6.- AMD. Acta de 19 de julio de 1898.
 - 7.- Ibidem.
 - Aldabaldetrecu, Patxi *“Paseo Cubierto y mercado”*. Revista DEBA. Uda 1997.
 - Aldabaldetrecu, Patxi. *“El Arenal de Deba”*. Revista DEBA. Negua 1997
 - 8.- AMD. Acta de 7 de agosto de 1898.
 - 9.- AMD. Actas de 30 de octubre y 28 de noviembre de 1898.
 - 10.- AMD. Actas de 14 de diciembre de 1898 y 9 de enero de 1899.
 - 11.- AMD. Actas de 14 de diciembre de 1898 y 9 de enero de 1899.
 - 12.- AMD. Acta de 13 de febrero de 1899.
- Nota:** Con fecha 26 de febrero de 1899, un grupo de 38 vecinos envían un escrito de reproche al Ayuntamiento por su actitud en el que manifiestan: *“Que por ser tan evidentes e irreparables los perjuicios que a este vecindario se seguirían de llevar a cabo las obras del terraplén comenzadas entre el paseo del Arenal y el mar Cantábrico, el Ayuntamiento y vecinos asociados se han visto en la extrema necesidad de elevar a las gradas del Trono, humilde y razonada suplica en demanda de soberana protección. Deploran los exponentes que el Ayuntamiento de esta villa, que tan generosamente ha sabido contribuir con sus recursos en apoyo de la Compañía del Ferroviaria, no haya acertado a evitar oportunamente la realización de tan funesto replanteo contando como cuenta en su seno dos concejales que tienen a la vez representación en la Compañía autora de las obras, pues no se concibe que dichos concejales, representantes desconocieran el alcance de los planos y obras antes de la ejecución de estas, ni que dejaran de ilustrar a la Corporación a quien interesaban sin faltar a los deberes de su cargo”.*
- 13.- AMD. Acta de 8 de marzo de 1899. Hay que destacar que la Reina había conocía Deba, habiendo realizado una visita en 1893 y que a su regreso Madrid envió un donativo de 1.000 ptas. para repartirlos en la forma siguiente: 500 ptas. para los pobres de la localidad, 300 para la Virgen de Itziar y 200 para la banda de música.
 - 14.- AMD. Acta de 8 de marzo de 1899.
 - 15.- AMD. Acta de 13 de marzo de 1899.
 - 16.- AMD. Acta de 20 de marzo de 1899.
 - 17.- AMD. Acta de 21 de mayo de 1899.
 - 18.- AMD. Acta de 31 de mayo de 1899.
- Aldabaldetrecu, Patxi. *“El Arenal de Deba”*. Revista DEBA. Negua 1997.



LENBUR
FUNDAZIOA

LENBUR-MUSEO TERRITORIO

LENBUR FUNDAZIOA

El municipio de Legazpi está ubicado en el País Vasco, en el territorio histórico de Gipuzkoa; con un apoblación de 9.278 habitantes.

La importancia y la calidad de la actividad industrial del País Vasco es un hecho del que no cabe ninguna duda. El hierro ha sido uno de los objetos que, considerándolo como símbolo económico, ha contribuido de modo primordial a la formación del carácter de un importante número de núcleos vascos. Resulta fundamental el hecho de que, en el caso de Legazpi, tanto los elementos naturales como las distintas aplicaciones técnicas, todo ello unido al insustituible elemento humano que ponga en marcha el proceso, tiene una presencia continuada que permite la evolución de la industria del hierro en sus diversas facetas.

Legazpi cuenta con importantes recursos naturales, yacimientos prehistóricos y un rico legado cultural, especialmente relacionado con la Cultura del Hierro, formado por un conjunto de restos físicos de estos procesos: minas, ferrerías de viento, presas, canales, ferrerías de agua, molinos papeleros e instalaciones fabriles siderúrgicas, estamos hablando de Patrimonio Industrial.

La convicción de que el Patrimonio Cultural en su sentido más amplio puede convertirse en un ámbito de la gestión



Ferrería y ermita de Mirandaola.
Mirandaolako burdinola eta basiliza.

cultural muy importante para relanzar el sector turístico, el del ocio, la economía local e incluso la formación, animan a emprender y desarrollar nuevos proyectos, como es el de Lenbur.

Surge, así, en 1994 el proyecto LENBUR (Legazpi, Natura eta Burdina) o (Legazpi, Naturaleza y Artesanía del Hierro). LENBUR pretende dentro de una oferta turístico-cultural-industrial, conformar y consolidar el Museo Territorio de Legazpi.

LENBUR plantea el Museo Territorio como un museo vivo, el elemento referenciador de la historia de un Pueblo, el Pueblo Vasco, a través del hierro en dos espacios físicos e históricos diferentes, uno rural y otro industrial. En cada uno de los cuales se plantea, como hilo conductor, un mismo discurso, la relación del hombre, la naturaleza y el hierro a través de los años y más concretamente de los últimos 800 años.

Así, desde LENBUR, venimos trabajando en la recuperación de nuestra cultura, especialmente la relacionada con el patrimonio industrial para conformar lo que denominamos el Valle del Hierro.

Hoy día LENBUR FUNDAZIOA, ha recuperado una serie de elementos, que pone en manos del visitante que llegue a Legazpi-El Valle del Hierro, invitándole a realizar un viaje a través de su historia.



Parque de Mirandaola.
Mirandaolako parkea.



Ferrones trabajando en Mirandaola.
Olagizonek Mirandaolan lanean.

MIRANDAOLA PARQUE NATURAL ARTESANAL

El parque Natural Artesanal de Mirandaola le ofrece, la posibilidad de visitar:

LA FERRERÍA DE MIRANDAOLA:

La ferrería de Mirandaola es la reproducción fiel de una fábrica conocida por Ferrería, utilizada para la obtención del hierro. Es un ejemplar singular, incluso en Europa y elemento emblemático del Valle del Hierro, en el que se documentan hasta una veintena de estas ferrerías a lo largo del río Urola.

De la Ferrería de Mirandaola se sabe que estaba funcionando el año 1400 y que continuó funcionando hasta el año 1804. La ferrería de Mirandaola fue reconstruida en 1952 en conmemoración del Milagro de Mirandaola.

La ferrería se pone en marcha todos los domingos del año, del mes de Abril al mes de Octubre y los primeros domingos de mes desde Noviembre a Marzo. También se pone en marcha previa solicitud.

Además se puede visitar cualquier día de la semana excepto los lunes:

- Un audiovisual.
- El Molino de Igaralde
- El Centro Artesanal del Queso
- Un albergue (con todos sus servicios)

Y podrá disfrutar de los siguientes servicios que le ofrece el Parque de Mirandaola: parque infantil, frontón, tienda, bar, aparcamiento... etc.

LENBUR FUNDAZIOA, está inmerso en otros proyectos, el camino ya se ha iniciado, la recuperación de cada uno de esos elementos que han conformado la historia de Legazpi ha dado sus primeros pasos, pero todavía queda mucho camino por andar y muchos objetivos por los que trabajar.

Para una mayor información referente a la Ferrería o su visita pueden llamar al teléfono: **943 73 04 28**.

Una Nueva Isla en la Ría de Deba

Javi CASTRO

Es curioso lo que avanza la técnica. Los grandes descubrimientos (incluso los grandes inventos del TBO) se deben a casualidades y efectos Eureka, a ideas portentosas no exentas de grandes inversiones y a genialidades mal comprendidas.

Einstein, Edison y hasta el mismísimo comandante Cousteau, se habrían quedado pasmados con el nuevo descubrimiento que voy a relatar.

Aquí, en Deba, a la vuelta del meandro de Lasao, frente al barrio de Artzabal, cercano al lugar donde los de "Parpara" han conseguido alegrar la ría con sus cisnes y demás aves acuáticas, ha aparecido una ISLA. Una nueva ínsula que pasará a engrosar la lista actual de islas e islotes tales como Billano. Gaztelugatx. Akatz. Izaro. San Nicolás. Santa Clara. Los Faisanes, etc.

El Departamento de Carreteras de la Excma. Diputación Foral de Gipuzkoa en un informe hecho público a la Comisión de Transportes y Carreteras de la misma institución, en relación con el Proyecto de Construcción de la Nueva Conexión de la carretera Gi-638 de Mutriku con la N-634 en Deba ha asegurado que:

"La alternativa 2B cruza el Area EP-3 en la zona de fangos intermareales, que conforman una isla en el meandro de Lasao de apreciable valor natural. Esta isla del meandro no tiene posibilidad de ser trasladada".

Ahora que la mitad del mundo se asombra por la hambruna padecida en los países de siempre y la otra mitad se columpia virtualmente en la nueva era Internet, nos crece una isla virtual en la mitad de la ría de Deba.

Vaya lío. Ahora se planteará la terrible disputa entre su territorialidad. Será nuestra o pertenecerá a Mutriku, ¿o quizás al primero que la descubrió? ¿qué nombre llevará si aguas arriba ya hay otra isla, la de siempre?

Yo, picado de la curiosidad y en compañía de mi inseparable Nikon, cual Robinson Crusoe, me fui a descubrir la susodicha isla de tan apreciable valor natural. Llevé un bocadillo de paté francés y una botella de agua de Alzola.

Allí estaba, incólume, preciosa, húmeda, como una recién nacida, repleta de guijarros de color pardo averdusado. La retraté sin pedirle permiso, para que fuera más mía. Tuve tiempo de dar una vuelta por la orilla de la ría de Deba para seguir con mis indagaciones en busca del encubierto Tritium Tuborico y al volver al mismo lugar descubrí la cruda realidad, adios isla, adios guijarros desgastados, adios foto.

Se habían llevado la isla. ¿Pero cómo era posible? Alguien después de mí había llegado al lugar y me la había arrebatado. Ahora sí y ahora no. Había desaparecido por arte de birle birloque. En menos de seis horas se había consumado el hecho ¿Qué hacer? Un valor natural inapreciable, nuevo, puesto en órbita por un estamento oficial, había desaparecido. Algo mareado me volví hacia el casco histórico debarra y pregunté cómo había podido ocurrir. ¡Llevarse toda una isla! No podía ser, debería existir alguna explicación científica o sería fruto de un nuevo tipo de fenómeno paranormal.

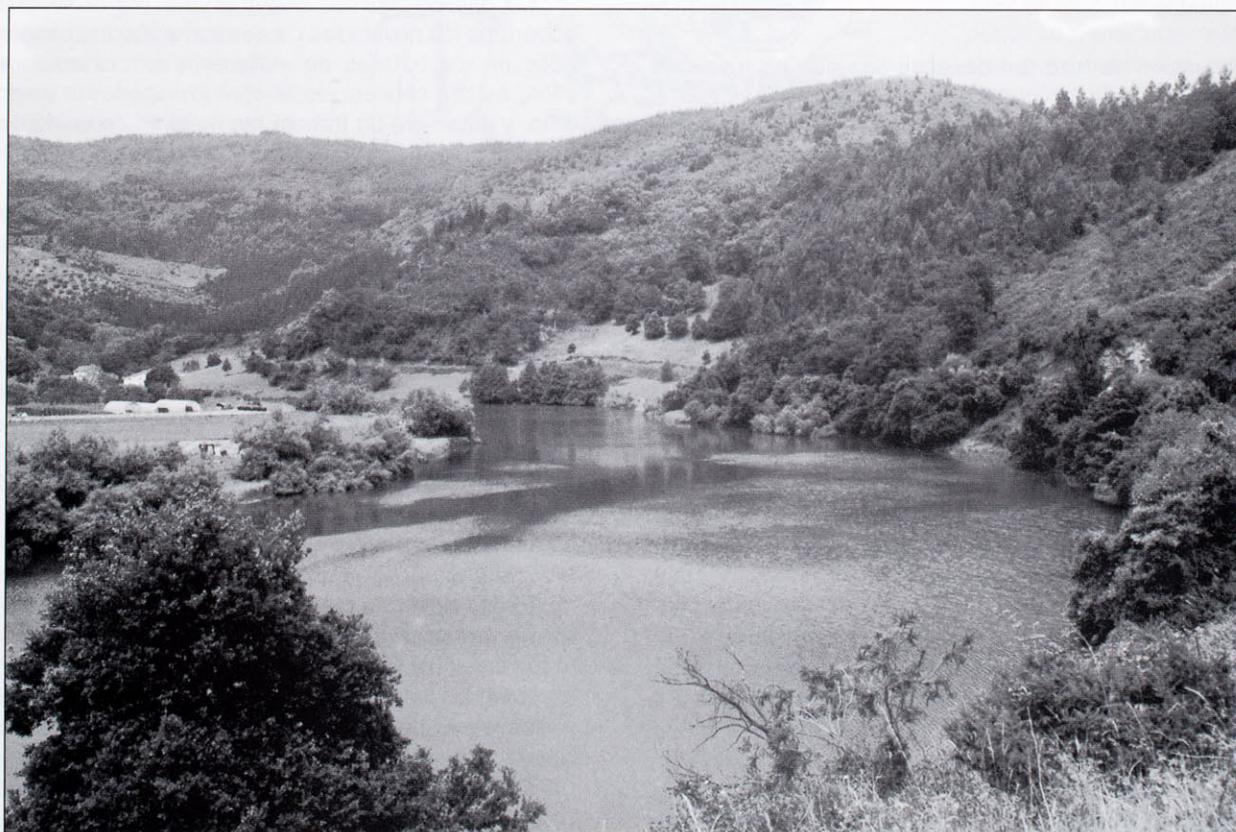
Me acerqué al borde de la nueva dársena deportiva y encontré la solución: Fue la marea, el agua de mar salada la que había engullido mi isla. En el Mediterráneo eso no habría ocurrido. Mi nueva isla, mi preciosa isla, yacía ahogada bajo toneladas de agua turbia de color sidra oxidada.

Mas no importa, he llegado a la científica conclusión de que gracias a la influencia de la Luna podré ir a allí durante dos veces al día, exactamente dos veces cada 24 horas, para verla, sentarme al borde del camino junto a ella y hablarle de todos los proyectos y peligros que se ciernen en su derredor. Igual hasta me compro una barca y la conquisto. Tenemos una nueva isla y eso lo deberemos explotar con alegría y regocijo.

Mas vale tener buen humor que...



Ahora hay isla...



Ya no hay isla...

TAZA y MEDIA

Rafael BRAVO ARRIZABALAGA

Uno de mis lemas vitales preferido era el que decía: *“El trabajo degrada al hombre; y sólo los que han nacido para esclavos aceptan su dictadura”*. Máxima que no me había limitado a repetir y defender a todas horas y ante cualquiera, sin importarme que me llamaran vago o cosas peores, sino que había “vivido” con una especie de fervor religioso. Hasta que un maldito día, las cosas, que poco a poco y sin que yo me diera cuenta habían ido torciéndose, terminaron por enredarse de tal manera que de la noche a la mañana me vi sin un duro, con el casoero llamando a mi puerta con insistencia de Testigo de Jehová y con un infranqueable archipiélago de deudas extendido por todo el pueblo.

La situación se hizo tan desesperada que no tuve más remedio que traicionar mis sagrados principios, y, con el corazón arrugado de remordimiento, acogerme a los trabajos que el Ayuntamiento ofrecía a los vecinos en paro. Si tenía que traicionar mi filosofía existencial, al menos lo haría en favor de la comunidad a la que, me gustara o no, pertenecía, y no para enriquecer a un chupasangre desconocido.

Ya me veía con un buzo verde cuidando amorosamente los jardines, o rastrillando pacíficamente la playa cada mañana, o tal vez conduciendo una de esas barredoras automáticas de cepillos giratorios y luces destelleantes que parecen vehículos espaciales, y la verdad es que no me parecía una mala alternativa a mis angustias pecuniarias. Siempre, eso sí, que el trabajo fuera únicamente temporal, como firmemente me proponía hacer. Trabajaría un par de meses, el tiempo justo para salir del apuro, después volvería a mi viejo y satisfactorio sistema de vida.

Pero cuando supe que el puesto que me ofrecían era de basurero se me encogió el estómago como si hubiera merendado una tortilla de setas venenosas. Tenía fobia a la suciedad. Los desperdicios me descomponían las tripas; ante la mierda y los malos olores me flaqueaban el ánimo y las piernas. Ya de pequeño, cuando mi madre limpiaba pescado o cambiaba los pañales de mis hermanos, abría la ventana y me ponía a respirar boqueando como un pez fuera del agua.

Estuve a punto de rechazar el empleo, pero mi moribunda economía exigía una reanimación inmediata, y no conocía ninguna otra terapia. Estaba desesperado, pero aún así, tuve que amontonar toneladas de argumentos favorables antes de decidirme: Que no era más que un trabajo temporal. breve... Que mis escrúpulos eran mentales, hipocondríacos, fáciles de obviar... Que los basureros que conocía eran gente normal, feliz, sana... Que, además, el uniforme, los guantes, el gorro y la mascarilla eran una barrera científicamente diseñada contra la suciedad, de gran eficacia aséptica... Etcétera.

La primera noche, mientras me ponía el uniforme y soportaba las novatadas de mis compañeros, basureros curtidos en mil batallas de vertederos e incineradoras todos ellos, estaba convencido de que lo soportaría: ya no era un niño, y aquel era un trabajo tan malo como cualquiera, pero no peor.

Sin embargo, cuando vi llegar al camión-trituradora, con todas las luces encendidas, con los motores rugiendo, echando humo por la chimenea, mi ánimo comenzó a resquebrajarse. Delante de mis incrédulos ojos el camión se transformó en un dragón, en un gargantúa infernal, en un gigantesco gourmet escatológico de fauces cavernosas y malolientes, en un pantagruélico devorador de detritus. Estaba paralizado de miedo y de asco. De no haber sido por mis compañeros no hubiera conseguido auparme al estribo del camión, y mucho menos asir la pringosa barra de seguridad para conservar el equilibrio. Me hubiera caído de cabeza a la carretera y me habría roto la crisma.

El aire nocturno me repuso milagrosamente, y en seguida, sin tiempo para reaccionar, tuve que empezar a arrojar a las insaciables fauces de la trituradora decenas de bolsas rezumando nauseabundos líquidos, llenas de pestilentes restos descompuestos, vísceras putrefactas y apestosas heces. Y después, hacer rodar hasta el insaciable monstruo un sin fin de enormes contenedores verdes -que elevaba hasta sus asquerosos labios para apurarlos de un trago como grandes jarras de cerveza viscosa y caliente-, y de los que surgían abyectos residuos, inmundos despojos, estoma-

gantes piltrafas, repulsivas bazofias envueltas en mefíticas vaharadas en las que zumbaban enjambres de moscas contaminantes.

Contradiendo todo axioma biológico conseguí llegar vivo al final de la jornada. Pero en absoluto indemne. Tenía las mandíbulas acalambradas de tanto apretar los dientes para contraer las arcadas; hasta el último centímetro de piel erizado de asco; y cada doblez de mis pobres intestinos dolorosamente contraído en una reacción mezcla de rebelión y repugnancia.

En cuanto llegué a casa comencé a lavarme con una dedicación enfermiza. Utilicé agua insoportablemente caliente, y me froté con minuciosidad y paciencia de orfebre, pero con aplicación digna de brazo de minero, todos y cada uno de los rincones de mi cuerpo. Pese a eso, cuando salí del baño, medio despellejado y rojo como una gamba cocida, me sentía igual de sucio que al entrar, estigmatizado por el penetrante tufo de la basura. Entonces me embadurné de crema y de talco, me impregné de desodorante, me rocié de colonia de la cabeza a los pies... Pero semejante derroche cosmético tampoco sirvió de nada. La sensación de suciedad, de impureza, de contaminación, me acompañaba con la misma proximidad y fijeza que mi apellido.

Me acosté intranquilo, sin poder dejar de olerme con asco las manos, los brazos y los sobacos, y pasé la noche en un duermevela desasosegante. Pero lo peor sucedió a la hora de levantarme. Las sábanas estaban completamente negras; rezumaban como mortajas de coléricos. La habitación se había transformado mientras dormía en un gigantesco contenedor de basura al que me había arrojado mezclado con toneladas de inmundicias: tripas de pescado, compresas usadas, vísceras de pollo...

Me levanté completamente mareado. Vomité sobre la alfombra del pasillo. Si no quería terminar volviéndome loco debía llamar al Ayuntamiento y renunciar al empleo. Lo hice, y al colgar el teléfono me di cuenta de que lo que tenía en la mano no era el auricular, sino una berenjena podrida, infesta de gusanos amarillos.

Tardé una semana en librarme de aquella sensación de asco permanente. Todo había sido un castigo por renunciar a mis principios, y me estaba bien empleado. Aproveché la ocasión para reafirmar mis convicciones: ¡No volvería a trabajar jamás; ni de basurero ni de nada!

Poco a poco, fui recuperando la calma, pero mi moribunda economía seguía exigiendo a gritos una transfusión,

¡vida! Yo trataba de reanimarla como podía, pero ninguna de mis donaciones servían, todas estaban contaminadas de hepatitis anárquica y resultaban incompatibles. Al parecer, para aliviarla de su anemia crematística sólo valía la sangre trasfundida a través del maldito trabajo y la mía era de otro "errehache".

Estaba desesperado, pero no claudicaría, me rebelaría, lucharía contra la sociedad que trataba de esclavizarme. Robaría si era preciso. Y lo era; y robé. En la iglesia. Me pareció más fácil. Más significativo; atacaría dos poderes a la vez: el eclesiástico y el civil; conculcaría a un tiempo nociones tan dañinas como la religión y el capitalismo.

Reventé el cepillo y sustraje dos candelabros. Los malvendí. Una miseria. Y no fue eso lo peor: me cogieron. No malgastaron tiempo en averiguaciones. Al día siguiente, los municipales vinieron directamente a por mí. Me llevaron al calabozo. Esperaba al Juez, pero me visitó el Párroco. Me echó un sermón. Luego dijo que no iba a denunciarme, podía estar tranquilo, arreglaría el asunto con el Alcalde. Fue humillante, me perdonaba como a un niño travieso, sólo le faltó imponerme la penitencia y darme la absolución.

Más tarde, vino a verme la Asistente Social. Todo estaba arreglado. Había hablado con el Juez de Paz; me impondrían una pequeña pena, más teórica que real, para cubrir las apariencias solamente. Claro que si reincidía no serían tan benévolos. Le contesté que no pensaba prestarme a ese juego, que era un rebelde, un anarquista, un boicoteador de las normas establecidas, y que... Entonces me amenazó con llevarme ante el Juez de Ins-

trucción, con la cárcel. Lo pensé mejor. Me convenía ser práctico, listo por una vez. Acepté. Cumpliría. Después tendría tiempo para proseguir con mi revolución particular, con mi santa lucha.

Pero cuando la Asistente Social me comunicó en qué consistía la pena, la sangre me subió a chorros a los ojos y lo vi todo rojo. La agarré por el cuello y la grité llenándole la cara de saliva, que aceptaría de buen grado desollarme el culo en galeras antes que trabajar de basurero un sólo minuto. Y menos mal que los municipales se me echaron encima cuando estaba a punto de estrangular a aquella pécora, si no sé qué hubiera pasado.

Eso sucedió hace un par de meses. Ahora estoy en el hospital psiquiátrico de Mondragón y he aceptado trabajar en los talleres de rehabilitación; pero con una premisa: estar permanentemente rebajado del servicio interno de recogida de basura.



MEMORIA FOTOGRÁFICA

Tres Caseríos de Lastur

En las décadas de los años 60 y 70 numerosos caseríos fueron habitados, al trasladarse sus habitantes a núcleos urbanos. Con el paso del tiempo y la falta de uso, los edificios comenzaron a deteriorarse y, en algunos casos, fueron demolidos.

Hoy, algunos de ellos, solo quedan en la memoria de los habitantes. De entre ellos podemos citar tres caseríos de Lastur: Soarte, Plazaola y Martinzuri.

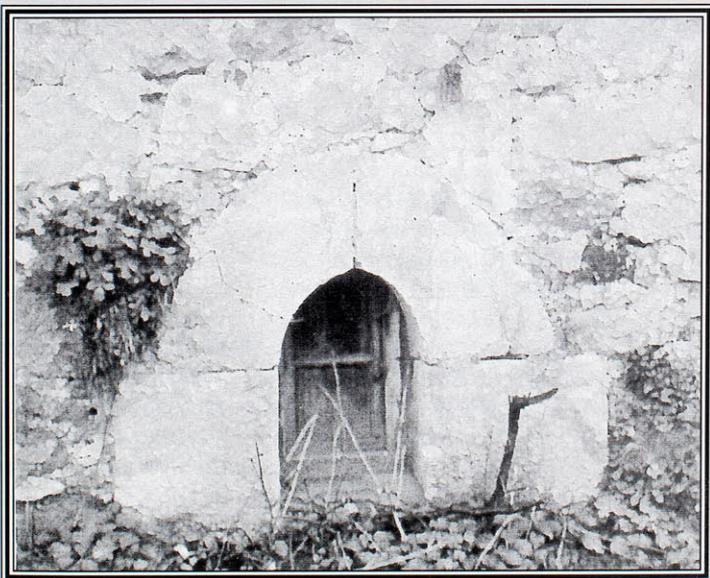
CASERÍO MARTINZURI: Estaba situado en el mismo núcleo urbano que el caserío Soarte. Como se aprecia en las fotografías, era un edificio de dos plantas, construido en piedra y con un tejado de pizarra. Fue deshabitado hacia 1970 y desapareció totalmente unos años después.

CASERÍO PLAZAOLA: Estaba situado también en el mismo núcleo urbano que el caserío Soarte. Fue deshabitado en la década de los 60 y en un estado ruinoso se derribó totalmente para dar paso a una nueva construcción.

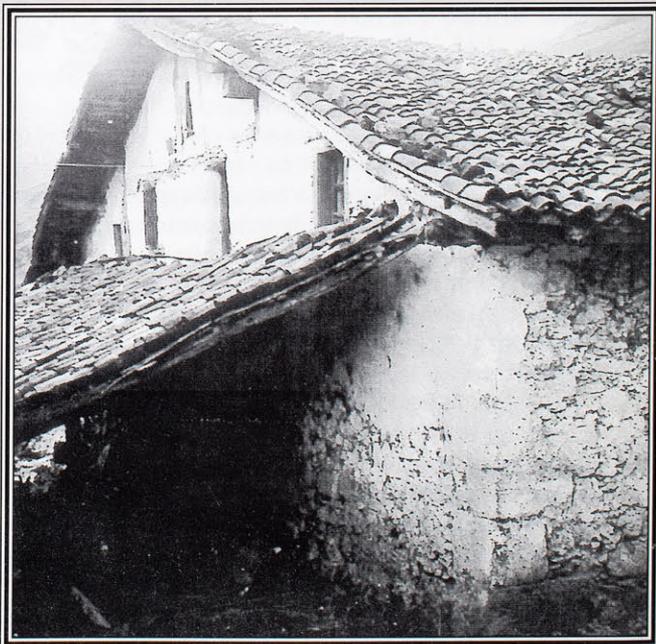
CASERÍO SOARTE: Estaba situado a unos 200 metros de la plaza de Lastur y Aldazabal. Quedó deshabitado en la década de los 80 y, en la misma ubicación, una nueva construcción.



Vista general del caserío Martinzuri desde la plaza de Lastur.



Ventana lateral del caserío Martinzuri.



Fachada del caserío Martinzuri.

FOTOGRAFICA

astur ya desaparecidos

seríos del término municipal de Deba que quedaron des-urbanos, buscando nuevos y mejores modos de vida. os se fueron deteriorando y arruinando, la mano del hom-

de los que los conocieron.

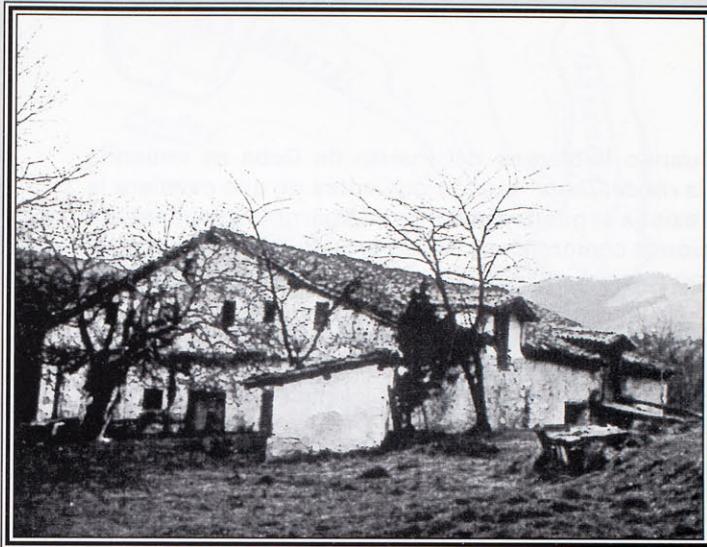
astur ya inexistentes: *Martinzuri o Martin Zuitz, Plazaola y*

núcleo de Lastur, entre la plaza y el frontón recientemente edificio bajo y con una tejavana en su fachada principal. Quedó s años después.

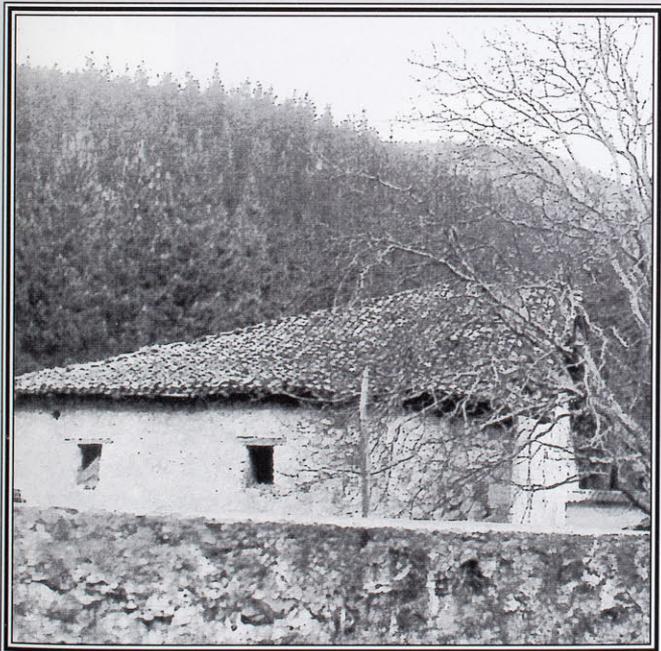
mismo Lastur. Quedó deshabitado en la década de los 60, y so a la carretera de unión con Sasiola.

s de la carretera de Itziar a Lastur, entre los caseríos Txapasta 0 y pocos años después fue derribado para realizar, sobre su

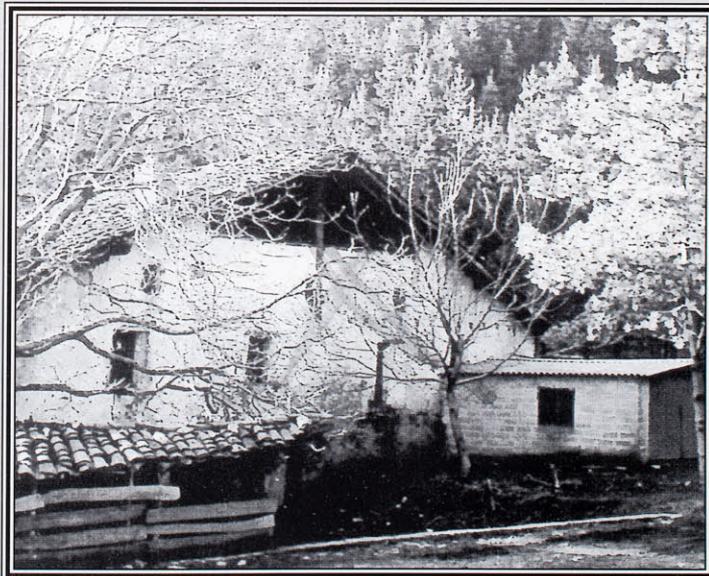
Carmelo URDANGARIN
José María IZAGA



Caserío Soarte.



Vista general del caserío Plazaola, en primer término el muro de cierre de la plaza.



El caserío Plazaola, desde la entrada a la plaza de Lastur.

PUERTO VIEJO

Anes ARRINDA

Cuando hablamos del Puerto de Deba se entiende "de la ría del Deva" puesto que antes de que existiera la Villa existía el puerto fluvial en Astigarribia que mantuvo relaciones comerciales con Lapurdum (Bayona) desde el tiempo romano cuando menos.

Durante su larga historia se mantuvo como puerto natural hasta el siglo XIX. Su desarrollo comercial fue muy rápido; pero, su desarrollo técnico muy lento en lo que se refiere a muelles, diques y demás.

"Para 1394 -dice José Ignacio Amutxastegi en su tesina para la licenciatura- a los 51 años de la fundación (de Deba) el Concejo se reúne ya dentro de la Iglesia para redactar las primeras Ordenanzas donde se dedican los importes de las multas para financiar sus obras, haciendo también mención de un muro en fase de construcción".

Sin duda el muro que cercaba la Villa para su defensa con salidas para Itziar, Labatai y Puerto, estaría terminado y puede muy bien referirse al muro del puerto, pero las escoleras para encauzar la ría, vendrán siglos más tarde.

Este puerto al pie de Portu-kale, hoy ocupado por una plaza, una carretera y un ferrocarril, servía para la pesca, según el estudio de Amutxastegi. Para el desarrollo comercial, muy rápido, los diversos empresarios que surgieron en Deba a través del tiempo, se crearon sus propias lonjas con sus correspondientes muelles, como Maxpe, Urasandi, Loja-Berri y Loja-zaar, Irrarrazabal, Iruroin...

PUERTO NATURAL

El puerto natural lo constituía la misma ría sin manipulación alguna. El pueblo de Monreal de Deva, bajado del Monreal de Itziar, con su puerto adjunto, se había levantado sobre los arenales de la margen derecha de la ría, que en la izquierda tenía tres puntas de roca que entraban en el agua, formando dos ensenadas.

En el libro Municipio de Deba, bilingüe, de Roque Aldabaldetrecu, editado en 1996, en su página 136 y siguiente, reproduce un mapa que lleva un sello del Archivo General de Simancas con este título: *"Proyecto solicitado por la Villa y aprobado por el Supremo Consejo para un muelle corrido*

cortando las Tres Puntas para profundizar y enderezar la Barra".

La primera Punta la denomina De la Cruz o "Salvarrete-ayza", está en el comienzo de la playa de Ondarbeltz donde hay unas escaleras para subir de un muelle al otro. Allí hemos perdido en la peña sumergida más de un anzuelo con su pita correspondiente y haciendo pesca submarina sin oxígeno allí mismo me encontré un día unos mejillones monstruos. Esa es la primera punta en Ondarbeltz.

La segunda Punta estaba donde acaba esa ensenada, llamada a ser el próximo puerto, en que se ubican la fábrica de Reiner y la carretera de Mutriku. A esta punta el documento la llama "Bogayza". Sería un buen refugio entre la Primera y la Segunda Punta.

La tercera Punta estaba cerca de Urasandi, la lonja que se quemó hace unos años, el 29 de Diciembre de 1989. El documento la llama "Angilayza". El espacio entre estas dos puntas, la Segunda y la Tercera, está hoy rellenado por la carretera. Antes era un refugio menor.

El Documento que comentamos está firmado en Pasajes el 30 de Mayo de 1783 por Vicente del Río. Rubricado.

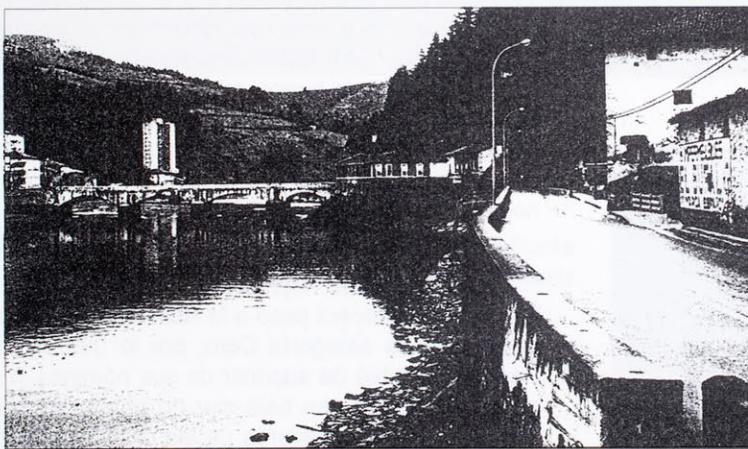
Desde la Punta Tercera de Urasandi, la Punta "Angilayza", hasta el puente actual de Mutriku, existía un refugio con astillero, todo ello desaparecido por la carretera.

Junto a la casa de Urasandi hay una anotación en el Documento aludido que dice "Barca" porque allí funcionaba la barca que hacía el servicio público para pasar de una orilla a la otra ya que el puente más próximo se localizaba en Sasiola a cuatro kilómetros río arriba. Este servicio de pasaje era gratuito para todos; aunque en algún momento Deba pretendió que los mutrikuarras pagaran el pasaje; éstos recurrieron y el Rey dictó sentencia a su favor.

En una muy vieja pintura de Deba se ve en primer término la punta "Angilayza" que penetra en la ría y forma un recodo, donde se ven tres embarcaciones; dos de ellas con cubierta que pudieran ser las que realizaban el pasaje de una orilla a la otra.



PROYECTO PARA DEBA. 1783 (Aprobado)



URASANDI, con la carretera a Mutriku y el puente.



"Angilayza" en el estado actual (2000).
"Urasandi" se quemó en 1989.

LATSURREGI

En el mismo documento que comentamos se ve un añadido en el que se expone un proyecto particular aparte del general para enderezar la barra. Este nuevo proyecto propone un plan de una "estacada" con compuerta, para levantarla al borde de la ría de Deba, y formar una presa desde Latsurregi, para aumentar el caudal de agua del riachuelo "para custodiar las maderas de construcción para los baxeles de S.M." Para El Ferrol y Cartagena.

Esto demuestra que en 1783 en Deba había bosques abundantes, sobre todo de robles para los barcos de Su Majestad el Rey Carlos III que fomentó las artes y la técnica de un modo extraordinario en el Reino. Vino de Nápoles a los 43 años de edad y reinó hasta los 72. Murió cuatro años después de haber aprobado estos proyectos para Deba.

El muro que cortara las tres puntas para agilizar la corriente del agua de la ría ya se llevó a cabo; el proyecto de Latsurregi parece haber sido realizado a juzgar por la nota que trae Amutxastegi en la pág. 84 de su tesina citando a Patxi Aldabaldetrecu: Para 1785 *"En el día entran diferentes navíos y hasta de porte de doscientas y cinco toneladas a conducir madera de S.M. para los departamentos de Ferrol y Cádiz, trigo para la marina real y ejército a cuenta del Banco Nacional de San Carlos, cureñas para la fábrica de Las Reales Armas de Placencia y para el comercio de Vitoria, azúcar, palo de campeche, fardería de Inglaterra y cueros de Buenos Aires..."*

MUELLES Y LONJAS

A lo largo de la ría existían embarcaderos en Deba, Urasandi (quemado en 1989), Maxpe, Irarrazabal, Iruroin... La lonja de Urasandi tenía una rampa a la ría, taponada por la carretera actual: pero, en las bajamares todavía se ve su extremo inferior. Los pequeños cabos roqueros, que hemos llamado puntas, retenían la arena que la corriente de agua, a pesar del muro de Carlos III, no llevaba al mar, por lo cual se volaron en el siglo XIX. Cuando el puerto era puramente natural esos cabos servían de refugio a los barcos veleros que a través de las diversas casas-lonja que había a lo largo de la ría comerciaban con vena para las ferrerías de Lastur, Mendaro, Elgoibar, con hierro forjado en esas mismas ferrerías, con lumera o grasa de ballena, con lanas de la meseta castellana y diversas mercaderías.

Estas lonjas con sus muelles, era producto de la iniciativa privada en la que se basaba toda la economía del pueblo vasco. Un producto importante de esta economía lo constituía la vena o mineral de hierro que venía desde la vizcaína Somorrostro en chanuqueros (de chanu o batel) y que se

descargaba en Deba de donde la transportaban los txalupeiros a los embarcaderos intermedios de Antzuitza, Etxabarria, Alzola... para las dichas ferrerías. Por el mismo conducto, a la inversa, llegaban a Deba los diversos productos féreos de esas mismas ferrerías.

La lana de Castilla llegaba a Deba por Vitoria-Gasteiz y Arlaban, que era el camino más corto hasta que abrieron el de Orduña a Bilbao. Esta fue la razón principal para que este comercio de la lana se desviara del todo de Deba a Portugaleta en el abra bilbaina. La grasa de la ballena tenía su base de producción en el mismo Deba de donde partía para el interior del país o para el extranjero por mar.

También las lanas salían para Flandes e Inglaterra en donde se importaban lienzos y paños. La economía de nuestro país estaba también basada en un intercambio de hierro por vituallas. Teníamos abundancia de manzanas y sidra, algo de chacolí y poco de trigo.

Todo el comercio se ejercía a través del puerto natural, sin añadidos hasta Carlos III que manda unir las tres puntas por un muelle para dar velocidad al agua de la ría para que pudiera arrastrar las arenas de la barra al mar.

El muro de la derecha de la ría, la carretera a Mutriku por la izquierda y el puente han deformado el puerto natural. El puente hasta 1950 había conservado el arco levadizo que existía en el cuarto hueco, cuando los barcos veleros podían subir por la ría a los embarcaderos de las lonjas. Quedaba todavía en 1950 un almacén de carbón por donde había estado la Lonja-zaarra. Pero, un día el viento se lo llevó. Ya no servía para nada.

La tragedia del Viejo Puerto natural de Deba fue que de la categoría Tercera pasó a la Novena. Y al cerrar el puente levadizo, a la categoría Cero, por lo que el Ministerio de Puertos lo debió de suprimir de sus nóminas. Y así está el pobre, si lo miras en baja-mar río-arriba del puente donde estaban los embarcaderos de las casa-lonjas: un auténtico pedregal y barrizal producto de todas las avenidas torrenciales acaecidas durante un siglo al menos, y de todos los restos de las obras hechas en el cauce de la ría desde Elgoibar a Mendaro y en los paseos construidos en la misma ría debarra. Tiene el aspecto de un sucio y desolador desierto.

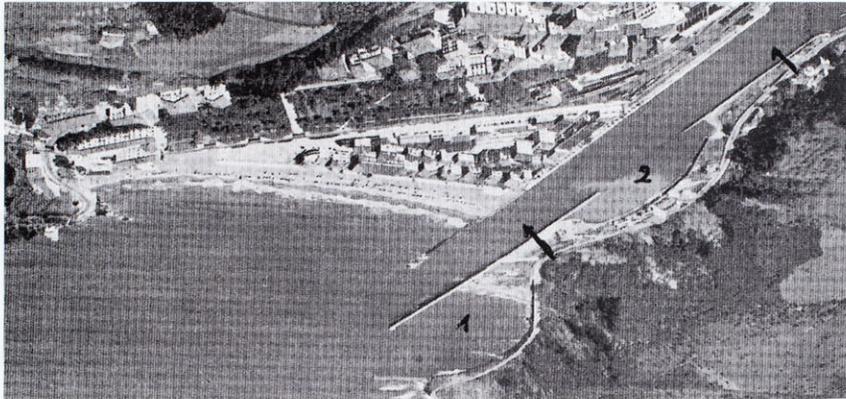
La carretera San Sebastián-Bilbao y el Ferrocarril Vasco dieron la puntilla al Puerto pesquero de Portu-kale y al Puerto Viejo natural y mercante. Pasaron ambos, carretera y ferrocarril, por el puerto pesquero y por delante de las casa-lonja que daban a la ría. Se salvó Maxpe, porque carretera y ferrocarril pasaron por detrás de ella, y así podemos contemplar aún el muelle pequeño de la puerta de entrada a la lonja y el muelle adjunto convertido en jardín. A Loja-berri además de la carretera y el ferrocarril, le ha nacido una huerta entre ella y la ría.



URASANDI
AGIRRE (izquierda)

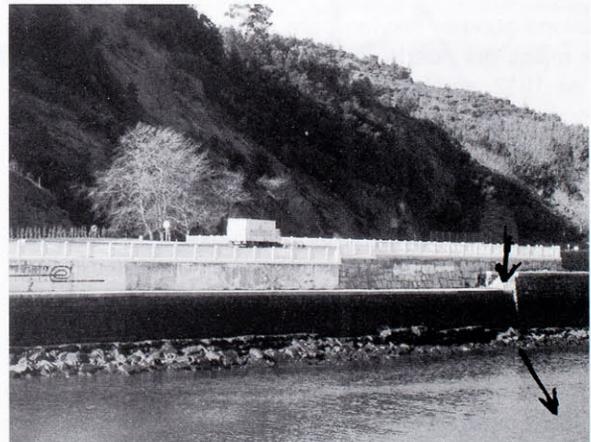
Ni muro de Carlos III,
ni carreteras, ni puente,
ni ferrocarril, ni nada:
el puerto natural.

No hay ferrocarril, ni carretera Bilbao-SS, ni puente, ni carretera a Motrico.



Las dos puntas primeras:
Ensenadas de Ondarbetz
y de Plásticas Reiner,
futuro puertito.

“Primera Punta”
en Ondarbetz.



“Tercera Punta”
antes de la casa-lonja de Urasandi
quemada en 1989.

EL PUERTO DE PORTU-KALE O PUERTO PESQUERO

Según Amutxastegi José Ignacio en su tesina, éste era un puerto pesquero y podía abarcar la plaza actual, el paseo cubierto, la carretera y el ferrocarril. Es una pena que al construir el nuevo puerto de 1999, no hayan conservado como estada, la rotonda del muelle viejo, con su trozo de escalera desaparecida por la obra primitiva del ferrocarril que era un testigo de la existencia de aquel primitivo puerto pesquero.

La historia de los puertos permanece inmutable durante muchos siglos. Fue al comienzo del siglo XX cuando comienza una gran mutación en ellos. Yo había llegado a Lekeitio en 1923, a casa de mi abuela "Pillipa", con la intención de estudiar latín en la Preceptoría que Pascual Abaroa había fundado a la vez que la Náutica. Ambas escuelas estaban en el mismo edificio junto a la iglesia de la Compañía y en la Preceptoría enseñaba latín D. Juan Eguskita, famoso euskerólogo.

Eran mis condiscípulos los hermanos José Mari y Pedro Amuchastegui. Los traigo a colación porque su padre fue maquinista en uno de los primeros vapores del puerto lekeitiano y porque ambos llevan un sin fin de años como sacerdotes. Tengo una idea un poco vaga de que el vaporcito se llamaba Na.Sa. de Aranzazu. Lo que sí recuerdo ciertamente es que el lanchón, "Txalopa aundia", que estaba arrinconado junto a las casas de enfrente de la lonja de pescado actual, en el comienzo de la cuestecita que sube a la Tala, se llamaba Kalbario-mendi.

Aquellos lanchones a remo y un palo no muy grueso de vela, txalopa-aundia, servían para salir a pescar el atún a muchas millas del puerto. Allí les sorprendió la galerna de agosto de 1912, sembrando de viudas todo el litoral cantábrico. Pero, ya en 1923, el último lanchón estaba arrinconado en el muelle de Lekeitio.

Hasta entonces podemos afirmar que a través de la historia de nuestros puertos la energía empleada para la tracción fueron los brazos de nuestros mozos y el viento variable de nuestro mar. Todos los tipos de nave que producían los astilleros se basaban en estos dos tipos de energía: la humana y el viento. Los pesados galeones, como las demás naves de alto bordo, se movían para la entrada y salida de los puertos a base de la tracción de los botes que las arrastraban o de los mozos que tiraban de las cuerdas y chicotes que les suministraban desde el barco una vez que se habían acercado al muelle.

ACTIVIDADES DEL PUERTO PESQUERO

Mi hermano Donato en los años que anduvo por Oñate revisando los archivos de la Universidad, me remitió unos apuntes sobre la pesca, en los que se incluye un informe de dos debarras. Dice así el escrito:

21 de Junio de 1599

PEDRO GONZALEZ DEL CASTILLO, Corregidor de la Provincia de Guipúzcoa, recibe del Rey una carta para que averigüe "el modo de pesquería que había en toda la costa".

Razón de esta orden.

"La poca orden de las pesquerías de mar, rías y ríos de estos mis Reinos, y la pobreza y desorden de los pescadores, falta de redes y otros instrumentos."

Por consecuencia:

"Estos reinos tienen gran falta de pescados y así se traen de fuera de ellos muchos navíos de bacallao y otros pescados groseros y malos."

Por lo tanto:

"Os encargo y os mando que os informéis y sepáis de las personas que os parecieren más pláticas y diestras:

1) Qué pesquerías hay en la costa de la mar, rías y ríos. Qué géneros de pescados, en qué tiempos, en qué cantidades, de qué manera, cómo, con qué gente, costa y aparejo pescan.

2) Cuyas son y a quién pertenecen dichas pesquerías.

3) Qué pescados se gastan de ordinario en esa dicha costa... y si algunos pescados se sacan fuera del reino; cuáles, a dónde, cómo y con qué beneficios y comodidades.

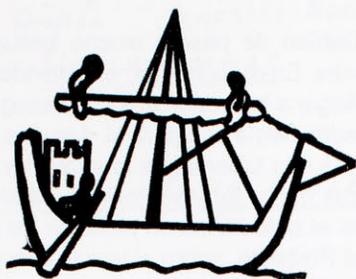
4) Qué cofradías o juntas se han hecho, o hacen, de pescadores..." (Siguen más preguntas, hasta siete)

"Fecha en Barcelona a 21 de Junio de 1599 años. Yo el Rey. Por mandato del Rey nuestro señor, Cristóbal de Ypeñarrieta. Idem, el corregidor de Guipúzcoa."

ORDEN DEL CORREGIDOR AL ALCALDE DE DEBA

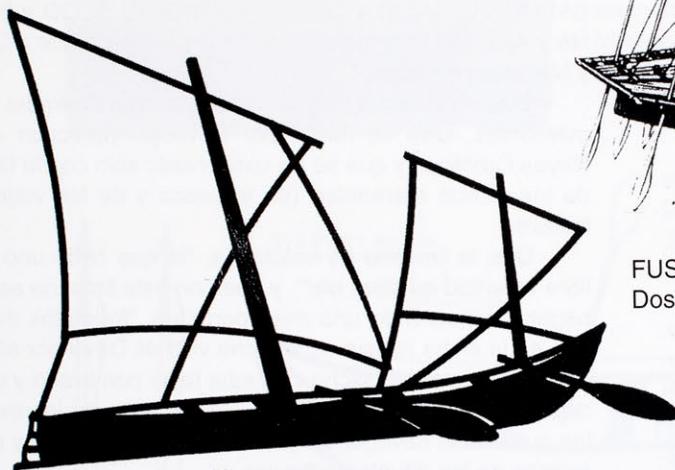
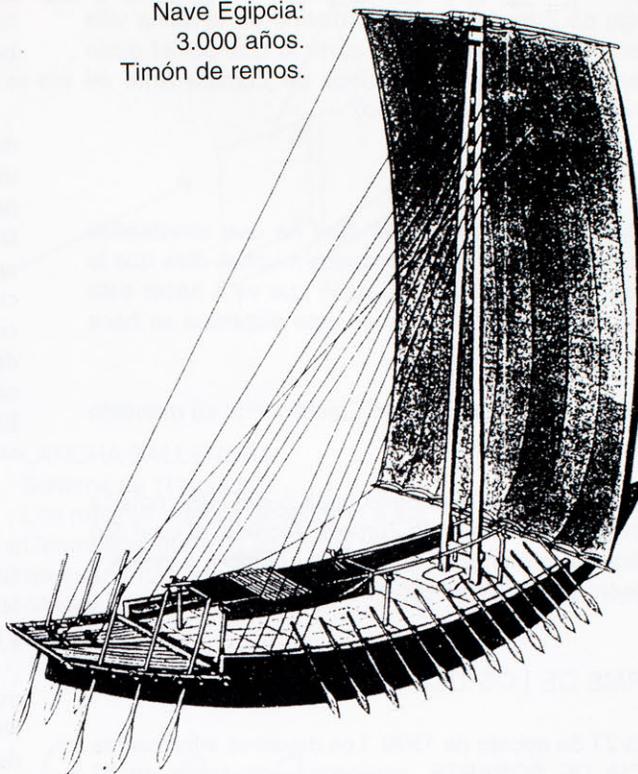
"Tolosa 4 de agosto de 1599

Luego que este mandamiento se os notificare, enviad ante mí dos personas ancianas y de experiencia... No lo cumpliendo, a vuestra costa enviaré persona a que os compela a ello además de que pagaréis de pena 10000 maravedís..."

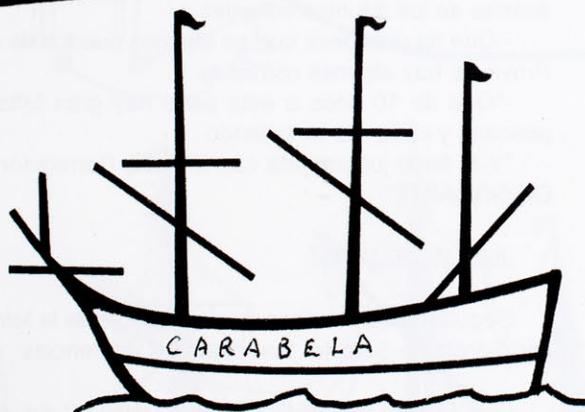


Sello de San Sebastián, año 1293.
Un mástil, timón a remos.

Nave Egiptia:
3.000 años.
Timón de remos.



FUSTA Lekeitiarra.
Dos mástiles y remos. Timón de codaste.



Tres mástiles y velas cuadradas en los dos primeros y triangular en el tercero.



Tres mástiles y velas cuadradas en los tres.

El Alcalde de Deba consta al Corregidor:

"Deva, 5 de agosto de 1599

Domingo de Zumeta, Alcalde ordinario de la dicha villa dijo que esta villa cumplirá de su parte lo que por el dicho mandamiento se le manda. Domingo de Zumeta Ante mí Martín David de Aguirre, escribano."

El Corregidor da prisa

"Bien sabéis cómo os mandé días ha que enviásedes dos vecinos marineros... Y son pasados muchos días que lo habiades de haber cumplido... Al peón que va a hacer esta diligencia le pagaréis 4 reales, pues esta diligencia se hace por vuestra remisión.

Licenciado Pedro González del Castillo. Por su mandato Joan Mz. Alos de Amilibia"

(Ochoa de Olazabal, escribano público del Rey, notifica el mandamiento a Domingo de Zumeta, Alcalde, el cual dijo que cumplirá con su tenor. Y firmó de su nombre y diólos 4 reales al peón. Deva, 23 de agosto de 1599").

INFORME DE LOS DOS DEBARRAS

Azpeitia 27 de agosto de 1599. Los devarras informantes son GARCIA DE SORARTE, marinero y pescador de 52 años de edad "poco más o menos" y JORGE DE LARIZ, marinero y pescador, de 60 años "poco más o menos".

GARCIA DE SOARTE, "preguntado, satisfizo lo siguiente: Los puertos de esta Provincia son: Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Orio, San Sebastián, Fuenterrabia y el de los Pasajes.

Las rías son de las dichas villas de Fuenterrabia, Orio, Zumaya, Deba y la de los dichos Pasajes."

- Que las pesquerías que se matan en la mar son MERLUZA, CONGRIO, TOLLO, MIELGA, ATUN y SARDINA y otros pescadillos de muchos géneros, que todo ello es poca cantidad.

(MERLUZA, CONGRIO Y MIELGA se pescan en los meses de invierno, y también los BESUGOS, en la mar alta y en los meses de invierno: y los demás pescados en el verno.)

- Se pesca con cordel, anzuelo y redes.

- Van a las dichas pesquerías en PINAZAS y CHALUPAS: "en PINAZAS a la mar alta, y en cada una de ellas, de ordinario, 10-12-14 y más o menos... y en CHALUPAS, con 4-5-6 hombres y más o menos."

- Que en las rías de Fuenterrabia y Orio se pescan SALMONES. "Y en las dichas rías y ríos se pescan otros pescados como TRUCHAS e BARBOS, LENGUADOS, BARBARI-NES y otros pescados de poca consideración..."

- Que la libra de MERLUZA Y CONGRIO se vende a 6 y a 8 marevedís. La docena de BESUGOS a 8,6,5, y 4 reales más o menos. Y todo en fresco, excepto "que del BESUGO se suele hacer una cantidad de escabeche en algunos puertos... Alguna cantidad se suele llevar a Castilla así el escabeche como lo fresco, en poca cantidad y en invierno"

(Debían de pescar mucho besugo para venderlos por docenas. En mi pubertad, estudiando latín en Lekeitio, veíamos llegar a los vaporcitos con besugos en la cubierta. Cada pescador elegía uno para sí. Algunos pescadores iban directamente a la taberna, se lo asaban y se lo comían sin preocuparse de su familia. Por otra parte encontré una referencia, en el siglo XVI, a un pleito de los pescadores lekeitianos con el Preboste, sobre si tenían que pagar la tasa que se le debía, también los SEIS besugos que se llevaba cada pescador. En el año 1923, se llevaban UNO, y en 1500, SEIS. Esa podía ser la medida de la diferencia de pesca en cada momento).

"Desde Francia y de otras partes fuera del Reino se trae a esta Provincia mucha cantidad de BACALLAO CECIAL y SALMON SALADO y TOLLO y CONGRIO SECO y SARDINA y ARENQUE, y también de ellos se suele llevar a Castilla y Navarra en recuas."

- Que en la dicha villa de Deva hay una Cofradía de los mareantes. Que se fundó por Privilegio particular de los Reyes Católicos y que se ha conservado sólo con la limosna de los dichos mareantes (de la pesca y de los viajes que hacen).

- Que la limosna es voluntaria, "lo que cada uno de su libre voluntad quisiera dar", y que con esta limosna se suele pagar la limosna de una misa perpetua. "todos los días del año en la dicha iglesia de la dicha villa de Deva por el capellán que para ello la dicha Cofradía tiene nombrado y que se dice: las misas que se dicen misas del alba por los mareantes que andan navegando, por su salud y buen viaje y por las ánimas de los difuntos cofrades.

- Que ha oído decir que en algunos puertos de esta dicha Provincia hay algunas cofradías.

- "Que de 10 años a esta parte hay gran falta de dicho pescado y cada día va faltando..."

"Y lo firmó juntamente con el dicho Corregidor, GARCIA DE SORARTE"

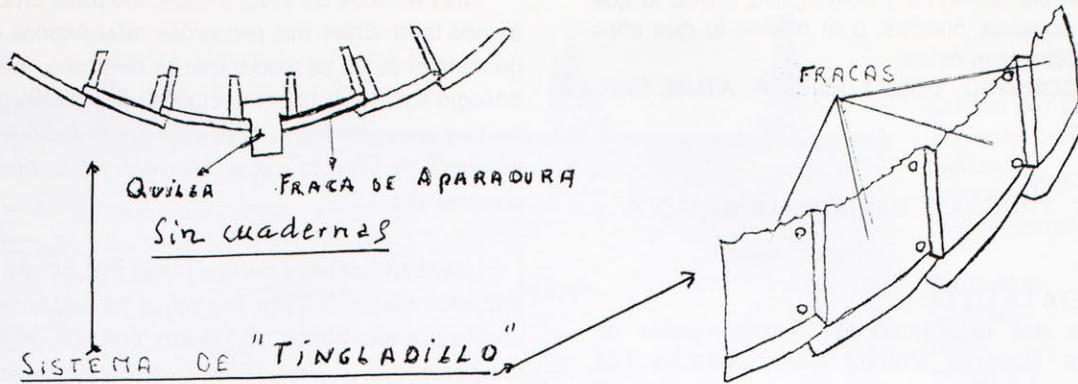
JORGE DE LARIZ

Segundo informante, repite casi al pie de la letra lo dicho por García de Sorarte. Son estas las diferencias:

Que la libra de MERLUZA y CONGRIO se vendía a 6 maravedís más o menos.

Y que la Cofradía de mareantes de Deva vive de la limosna "y con el derecho de lo que se pesca y de los viajes que hacen".

Azpeitia, 27 de agosto de 1599
Lo firmó JORGE DE LARIZ

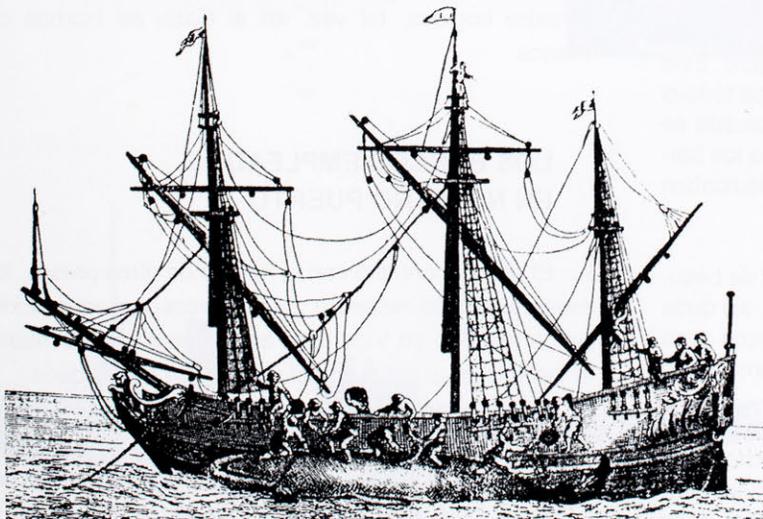
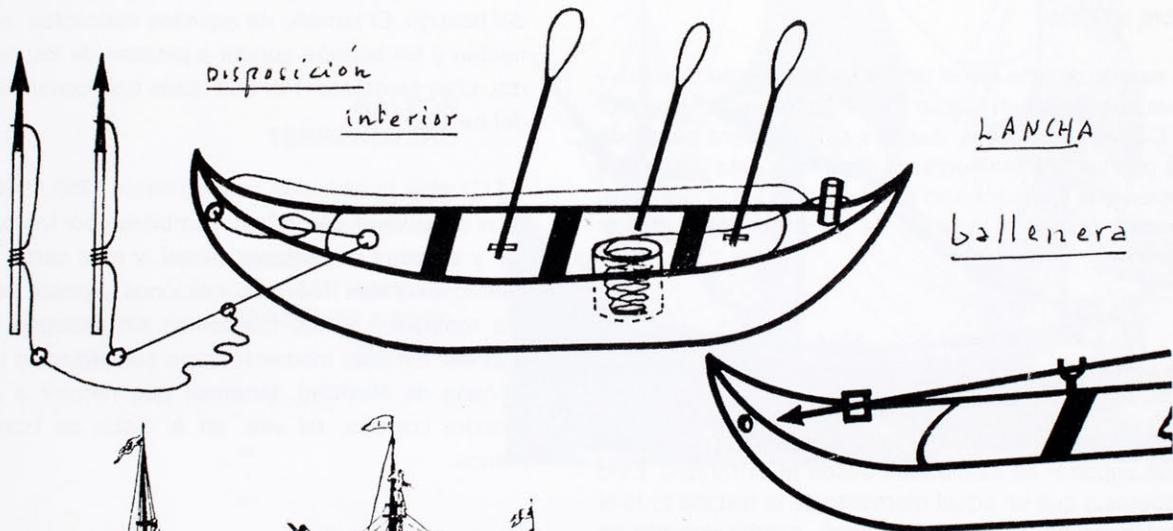


LANCHA BALLENERA:

Sistema de "Tingladillo".

Los marinos vascos enseñaron a los Genoveses (Italia) a coser las tablas en las cuadernas (costillas) sin "tingladillo".

Museo Naval: San Sebastián.



BALLENERO

con ballena
al costado.

Galeón sin cañones,
anterior a Felipe II.

Para GARCIA DE SOARTE y JORGE DE LARIZ lo que se pescaba en nuestros puertos, o al menos lo que ellos recordaban en Deba eran éstos:

MERLUZA, CONGRIO, TOLLO, MIELGA, ATUN, SARDINA y BESUGO.

En las rías y ríos:

SALMONES, TRUCHAS, BARBOS, LENGUADOS y BARBARINES.

SE COMPLETA LA LISTA:

Añadimos lo que recordaron los representantes de Mutriku, Zumaya, Guetaria, Zarauz, San Sebastián, Los Pasajes y Fuenterrabia. Era esta lista:

ANCHOA, ALBUR, MERO, BRECA, PIMPINO, RAYA, CABRA, PERLON, ARRAYA, CHICHARRO, GOLONDRINE, LANGOSTA, GUEBROS, ANDEJA, BOQUERONES, QUOBRAS (sic) y ALBURCILLOS.

En las rías y ríos:

ANGUILLAS, PECES (sic), LUBINAS, SABALOS, ANGUILLAS PEQUEÑAS (¿angulas?), ROBALOS.

El representante de San Sebastián termina su informe con estas palabras "y algunos (años) se pescan BALLENAS, como son en los dichos puertos de San Sebastián, Guetaria, Deva y Mutriku A DO POR SUERTE CAE". Estas eran ballenas que siempre se han pescado en nuestras costas desde Noviembre a Marzo.

Otro asunto distinto era el de los balleneros de Canadá y Terranova que salían en Marzo y volvían hacia Octubre. Por el siglo XVI y el siguientes, ésa era la verdadera pesca de nuestros puertos. Tantos hombres acudían a esta pesca que año hubo en que en Mutriku no podían celebrar las juntas del Ayuntamiento porque la mayoría de los concejales estaban en Terranova.

NOTA POR MI CUENTA, ANES

En este informe se acusa la falta de "bacallaos" que los tienen que importar en cantidades desde el extranjero. Esto podía deberse a que en aquel momento de la historia todo el litoral cantábrico de Bizkaia y Gipuzkoa, estaba volcado en la pesca de la ballena y eran muy pocos y pequeños los barcos (especialmente de San Juan de Luz) que se dedicaban al bacalao.

Por otra parte es muy digno de notar la cantidad de besugo capturado, para tener que venderlo por docenas. sin duda iban destinados al escabeche y a la venta en fresco para Navarra y Castilla a lomo de mulos, "en invierno" como dicen los deponentes.

Un viejo refrán euskaldun canta: "Santa Katalina noiz da? Bixigutako goiz da". Y Santa Catalina es el 25 de Noviembre, época temprana para el besugo. Otro refrán nos dirá: "Por San Antón (17 de Enero), besugos al montón". El besugo se pescaba, pues, en derredor de la Pascua de Navidad.

Los inviernos de 1923 y 1924, los pasé en Lekeitio estudiando latín. Entre mis recuerdos relacionados con el besugo, está el de un pescador que se dedicaba, sentado con un artilugio delante, a hacer anzuelos para el besugo en el muelle. Los vaporcitos para el besugo salían del puerto antes del amanecer y volvían hacia las cinco de la tarde, antes de ponerse el sol.

Llevaban cordeles de unos cien metros con otros tantos anzuelos sostenidos por dos boyas formadas por dos conos unidos por sus bases, de colores distintos según su dueño me parece. Los aparejos iban enrollados sobre una cestita cuadrada y plana, "treetzaria", con los anzuelos por el borde. Para la carnada tenían en cada bodega perteneciente a los barcos unas tinajas, o medias barricas, con anchoas en salmuera o en salazón. Con estos pertrechos salían hacia las calas del besugo, a varias horas de camino. Ya no sé lo que hacían en alta mar, solamente que íbamos al puerto a la hora de la llegada para ver los besugos que relucían en las cubiertas de los barcos.

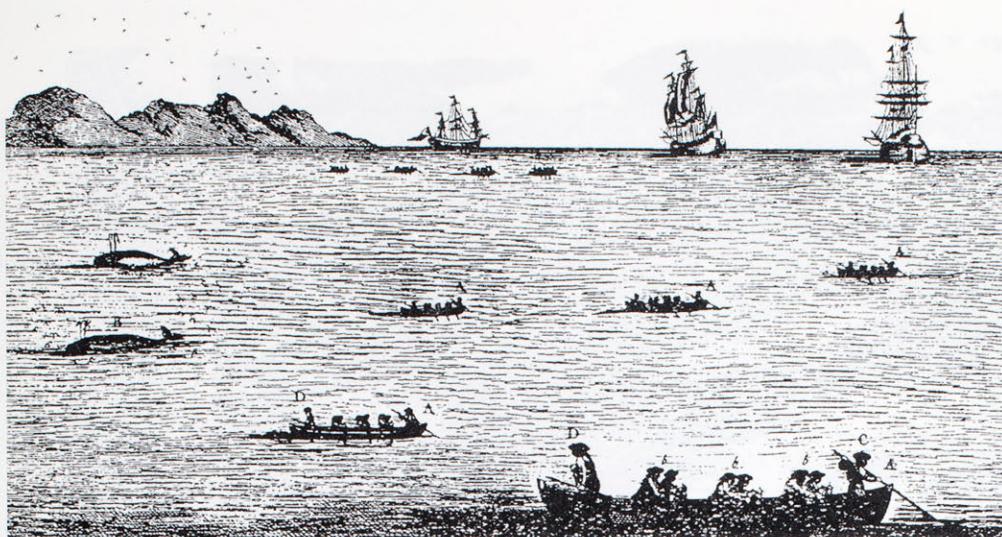
No creo que desde el año de 1599, en que depusieron los testigos de Deba, hubieran variado mucho las condiciones de la pesca del besugo, de lo que vi en el muelle lekeitiano el año 1923. La única variación estaba en la cantidad del besugo. El tamaño de aquellos vaporcitos, que entonces nacían y las txalupa-aundia o pinazas de los siglos anteriores, eran parecidos. Por esa razón tuvo continuidad la pesca del besugo.

Cambió la situación cuando hacia 1950-1960, los vaporcitos de caldera de carbón, cambiaron por los barcos mayores y dotados de motores diesel, y más caros de mantenimiento. En estas nuevas condiciones la pesca del besugo no era rentable... y nos quedamos sin besugos en nuestras cocinas. En este momento, para conseguir un besugo para la cena de Navidad, tenemos que recurrir a besugos de arrastre cogidos, tal vez, en el Cabo de Hornos cuando menos.

LOS BARCOS EMPLEADOS EN NUESTRO PUERTO

El primer contacto con la marina de otros países, lo tenemos certificado respecto a los barcos romanos. Existe un barco hundido en Vigo, otro en Asturiaga de Fuenterrabia y el tercero en el estuario del río Garona en Burdeos.

Tres barcos como tres hitos o monumentos que nos certifican el comercio romano por nuestras aguas del Cantábrico ya desde hace veinte siglos. Asturiaga es un refugio natural en cabo Higuera a la salida del río Bidasoa hacia el mar abierto.



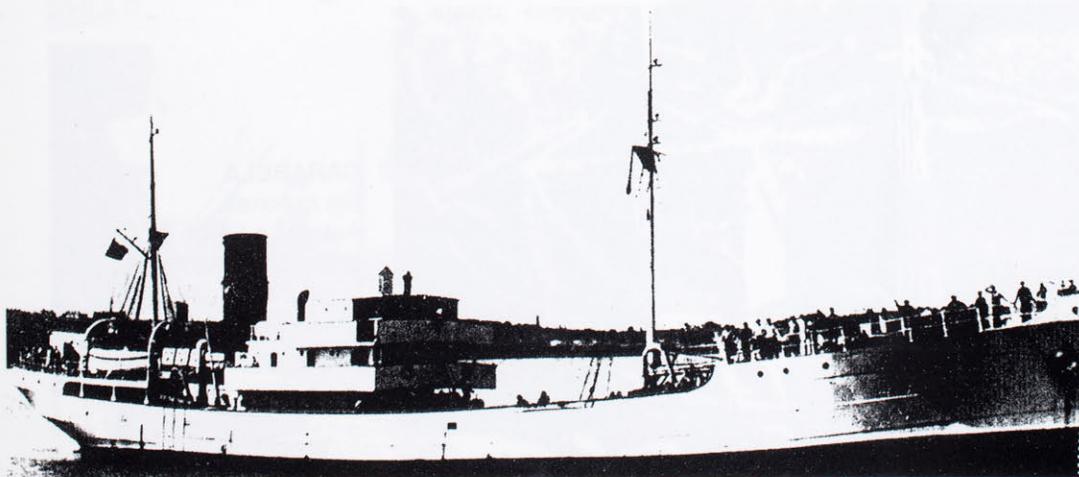
Cuatro por barca:
Txalopas de 8 tripulantes:
patrón,
arponero y
seis remeros.

Patrones:
Capitán,
piloto,
maestre y
contra maestre.

**CAZA DE LA BALLENA
TERRANOVA**

**GALEÓN
TERRANOVERO**

Siglo XVII,
con cañones,
posterior a Felipe II
500 toneladas,
72 hombres a bordo.
Ballenas.



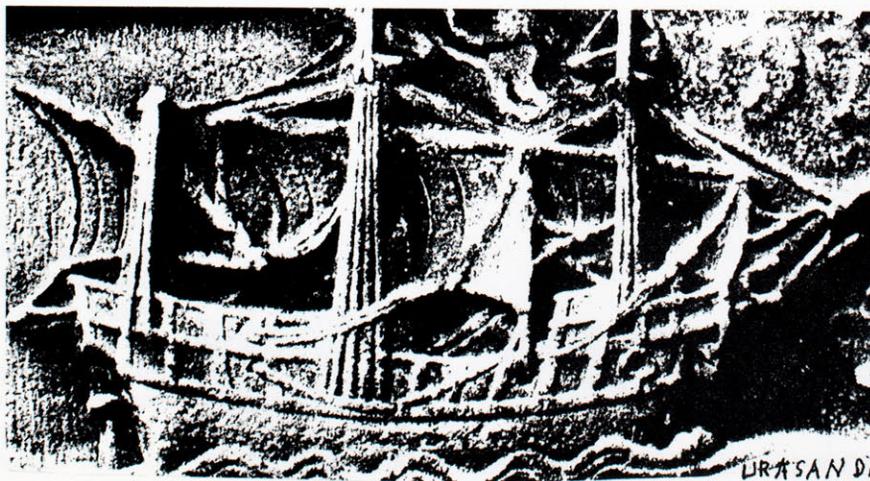
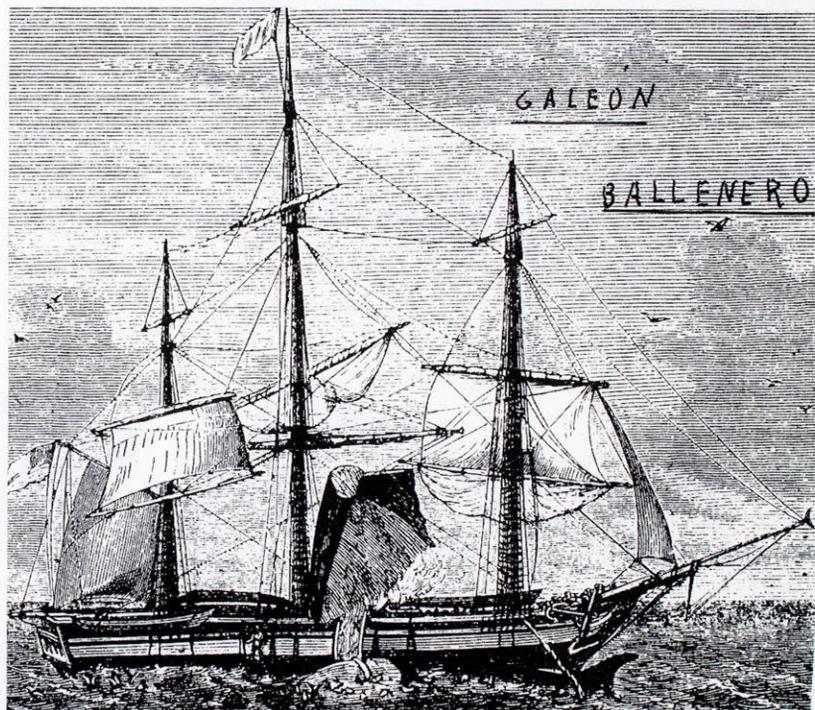
**Vapor Terranovero
"TRAMONTANA"**
PYSBE. 1934.
60 tripulantes.
1.600 toneladas.
Bacalao.



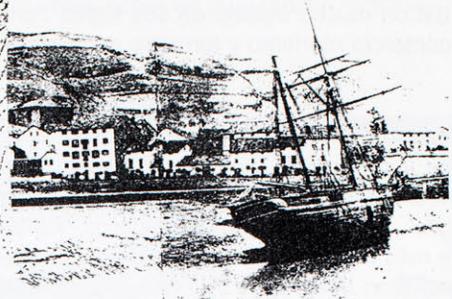
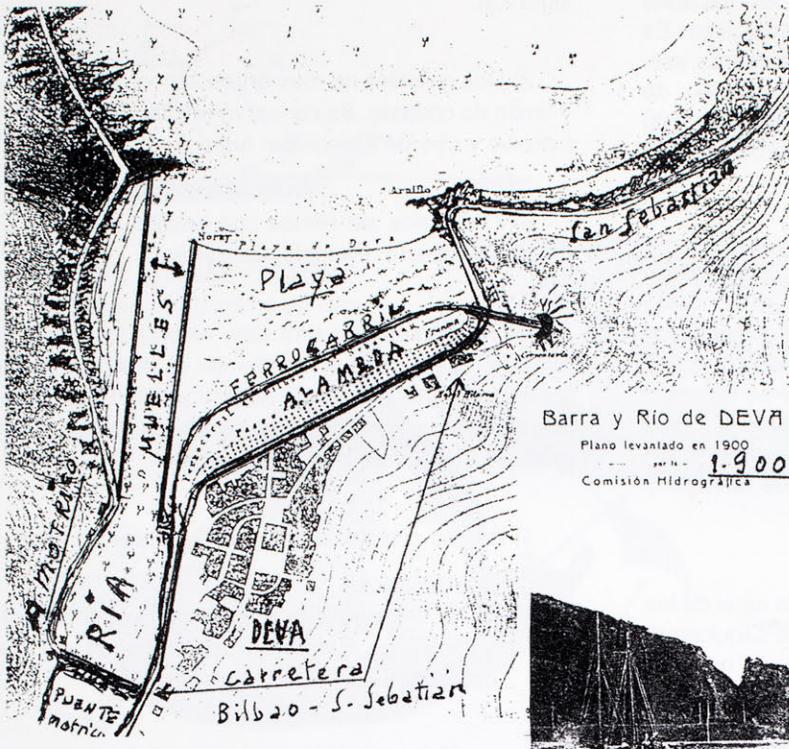
LANCHONES
"Txalopa-aundiak"
hundidos en la
galerna.
Agosto de 1912.



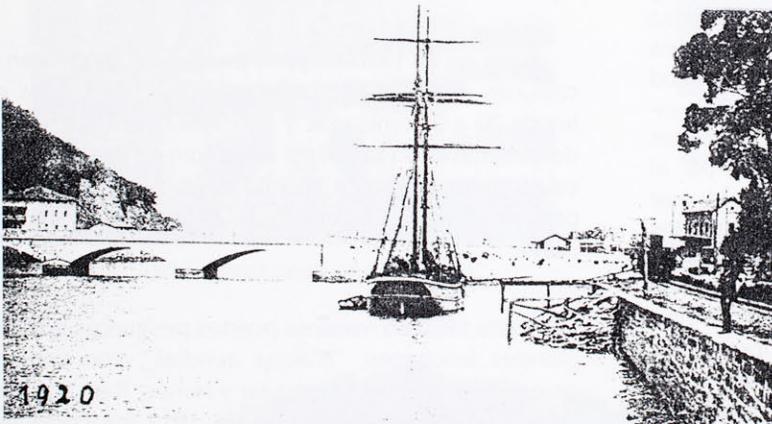
GALEÓN
Timón de codaste



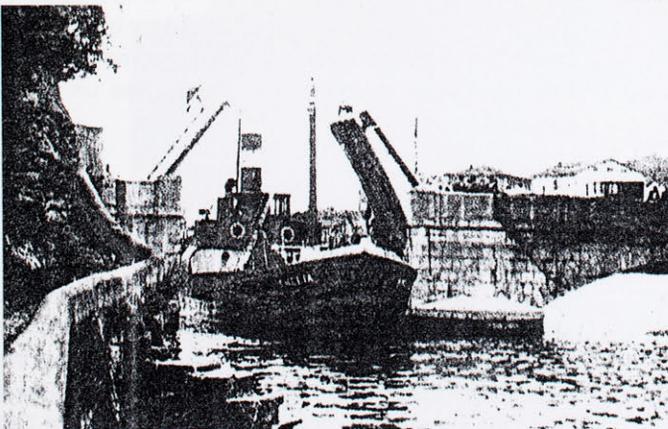
CARABELA
Sin cañones.
Anterior a Felipe II.
Dintel de la puerta de
la casa-lonja
Urasandi.



DOS HERMANAS: monte abierto para la carretera a Mutriku



Cuarto ojo del puente abierto en 1950



Vapor "CELIA" de Gijón con carbón



1952: Consumado el cierre

Unos submarinistas lo descubrieron en 1961. Estaba cargado de mineral de hierro y de su fondo han ido sacando innumerables ánforas y otros elementos arqueológicos. Es una muestra del comercio marítimo en nuestras costas vascas y el resto del Golfo de Bizkaia. Las minas de plata de Arditurri en Oyarzun (400 obreros trabajando durante 200 años) dieron mucho trabajo en dos siglos como para justificar el comercio marítimo y terrestre de la zona.

Un barco hundido e innumerables sin hundir, necesitaron calafates y carpinteros que arreglaran sus averías... Y éstos no vinieron de Roma, sino que los buscaban en la zona que ocupaban... Vieron los barcos de cerca, trabajaron en ellos durante más de 200 años... Nos consta que uno se hundió y lo encontraron ayer, otros muchos pudo romperlos la mar y dejar sus restos por las peñas de la costa... Tuvieron ocasión muy larga de aprender de los romanos el arte de navegar y de la carpintería naval.

Otro capítulo que se suele citar en este punto es el de los vikingos que frecuentaron nuestras costas y las saquearon; por esta razón el primer puerto de la ría del "*Deva*" o "*Diva*" se encontraba ría adentro, lejos de la costa y zona más fácil de defender, en Astigarribia. Los debarras los veían en sus embarcaciones cuyos restos hundidos pudieron examinar, como lo hicieron sus antepasados con los residuos de las embarcaciones romanas.

Nos dice Amutxastegi en su tesina que una lancha wikin-ga descubierta en Sandorf es de la misma línea constructiva que las traineras y boniteras de nuestros puertos de hace cien años. Si añadimos a estas circunstancias la necesidad que tenían de aprovechar los productos del mar para el sustento de sus vidas, no es extraño que se forjaran marinos intrépidos que, además de dominar el mar Atlántico por el Norte, fueran capaces de hacer excursiones por el mar Mediterráneo. Su experiencia marinera al contactar con los puertos de Ginebra y Pisa, enseñó a los navieros italianos el timón de codaste en vez de el de remos y el sistema de coser directamente en las cuadernas las tablas de la embarcación, en vez del sistema de "*tingladillo*" que trabaja sin cuadernas y montando las tablas una encima de la otra, lo que hace que la superficie del buque se deslice con más dificultad en la superficie del agua. Los barcos de los astilleros vascos tenían la superficie lisa y no como el sistema de "*tingladillo*".

EVOLUCIÓN DE NUESTRA MARINA

No sabemos con certeza cuándo empezó a emplearse el timón de codaste, que es el timón normal de nuestras embarcaciones que no son a remo. En las regatas de traineras el timón lo hace el remo del patrón, como lo hacía siempre en ese tipo de embarcación y en otros. Seguimos a Amutxastegi en el tema de la evolución naval:

1) Un mástil grueso con una vela, castillo de popa y timón

de remos. Así es el navío del sello de San Sebastián del siglo XIII.

2) Dos mástiles no muy gruesos con remos bajo cubierta y timón de codaste. Se conserva un dibujo de un ejemplar de Lekeitio y otro de Elantxobe: fusta.

3) Dos palos sin remos con castillo a proa y a popa y timón de codaste. Ejemplo, las zafras.

4) Tres palos con una sola vela cada palo y timón de codaste, como el que estaba en el dintel de la puerta de entrada en Urasandi. Siglo del XIV al XV. El de Urasandi, es tipo carabelo y lleva una vela cuadrada en los dos primeros mástiles y una triangular en el tercero.

5) Barcos con tres palos y varias velas en ellos:

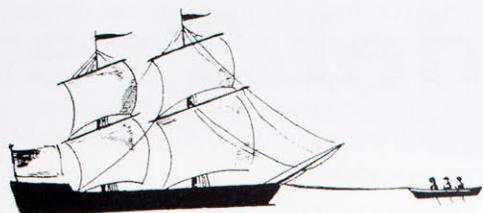
a) el galeón, de tres palos y velas cuadradas en ellos. Es el señor de los mares y el tanque de los campos de batalla...

b) la carabela, con tres palos, velas cuadradas en los dos primeros y una triangular en el tercero; es más ligera y proporcionalmente más larga que el galeón. La preferida en los gustos de los marinos vascos...

Naos es un término genérico que se emplea en embarcaciones de 500 a 150 toneles. Navíos son barcos mercantes de 30 a 90 toneladas y barco de altura. Como ayudante de otro mayor en la guerra se denomina "*patache*". La zafra es de porte menor con 20 a 60 toneladas: aquí se empleaba para la pesca de bajura y en verano para cabotaje en la costa.

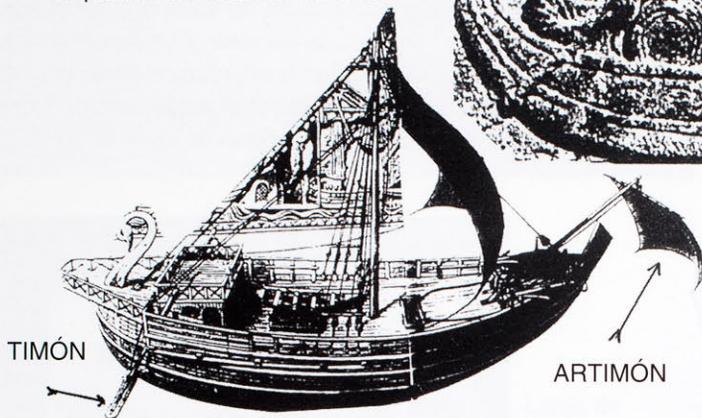
Hasta 1920 en nuestros puertos pesqueros podíamos ver grandes lanchones, "*txalopa aundiak*", con palo no muy grueso para una vela triangular y remos. Iban a la pesca del atún y la galerna del agosto de 1912 los cogió en plena faena. Había también traineras, bateles y botes y algún chinchorro como ayuda para ir al barco o como nave para macizar con huevas de merluza al descubrirse un cardumen de sardinas.

Hemos visto en la declaración de los debarras del siglo XVI que en aquel momento para la pesca de atún, besugo y demás pesquerías había barcos de 10-12-14 marineros para el atún y la sardina: otros de 4-6 marineros y bateles de 1-2 marineros. Los galeones de los que tenemos noticias ciertas en ese mismo siglo del XVI, llevaban a bordo para la caza de la ballena, 72 tripulantes. Cuando la PYSBE de Pasajes preparó en 1927 dos barcos para pescar bacalao en Terranova, llevaba cada barco 60 tripulantes.

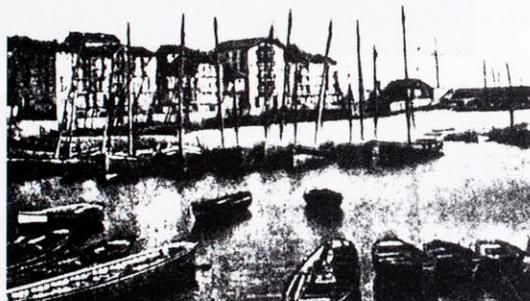


PARA MOVERSE EN EL PUERTO:
tirando con cuerdas como en esta lancha romana

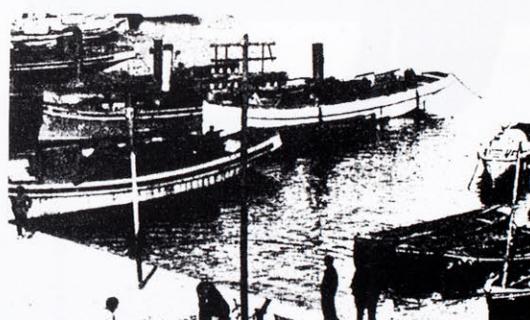
PARA ENTRAR O SALIR
del puerto con lanchas de remo



Con el "timón de remos"
usaban como ayuda el "artimón",
pequeña vela de proa



1920: Lanchones en Lekeitio



1924: Cambiando en Castro Urdiales



LEKEITIO: 1950

Cambio consumado: del lanchón (vela y remos) al vapor

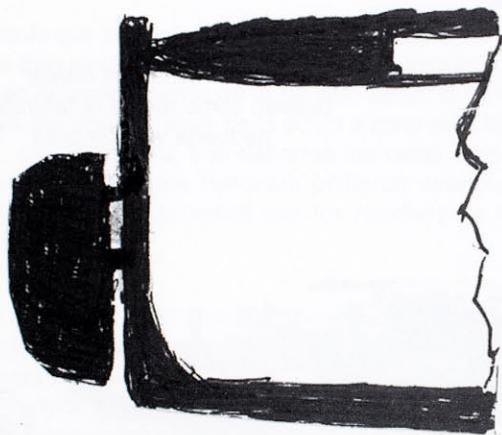
Los vapores y motores para el atún o el besugo llevaban este siglo alrededor de 12-14 tripulantes; las regatas de traíneras llevan 14 remeros, los bateles disputan con 5 remeros, las merluceras llevan 4-5 pescadores, los botes llevan 1-2 para chipirones, chicharro, lubinas... Quiero esto decir que no hay mucha diferencia de entonces hasta ahora. Mucho menos de lo que nosotros nos imaginamos.

"El Río Ego" fue el último barco de velas de tres palos que se construyó en el astillero de Urasandi en el año 1920, por un grupo de eibarreses. Se conserva una prueba fotográfica del suceso.

Por otra parte es digno de observar un detalle en la leyenda de "Las Tres Olas", una de lágrimas, otra de leche (como la espuma) y la tercera de sangre. El patrón, que iba

a pescar, sacó el arpón de ballenero que llevaba en la chalupe y atacó con él a la tercera ola, que era su mujer. Existía una orden muy severa de llevar siempre, al salir a la mar, un arpón con su estacha correspondiente "en bues estado". Los "señeros" estaban encargados de hacer la revisión del estado del arpón y su estacha (su cuerda correspondiente) en las lanchas pescadoras.

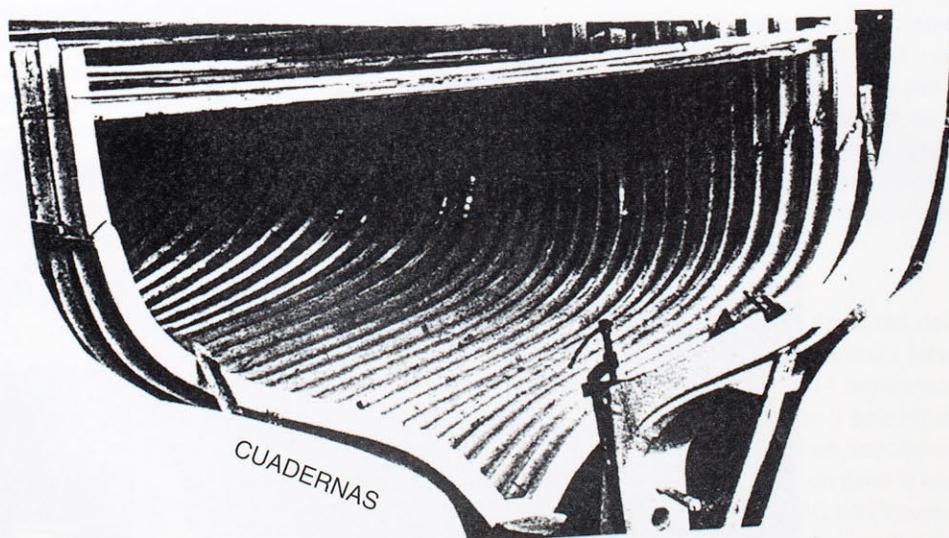
¿Por qué esta orden? Porque en cualquier momento podía aparecer la ballena y era menester llevar el arpón con su aparejo en perfecto estado, no fuera que por el abandono del patrón se rompiera la estacha y se perdiera la ballena que tanta importancia tenía económicamente para todo el pueblo. Esta vieja ley de llevar el arpón aunque fueran a la pesca de la sardina, la confirma la leyenda de "Las Tres Olas".



Timón de Codaste

LOS MARINOS VASCOS enseñaron este sistema de cuadernas y el timón de codaste a los marineros italianos de Génova y Pisa.

LAS TABLAS de la embarcación se cosen directamente a las cuadernas y no una montada sobre la otra como en el sistema de "tingladillo".





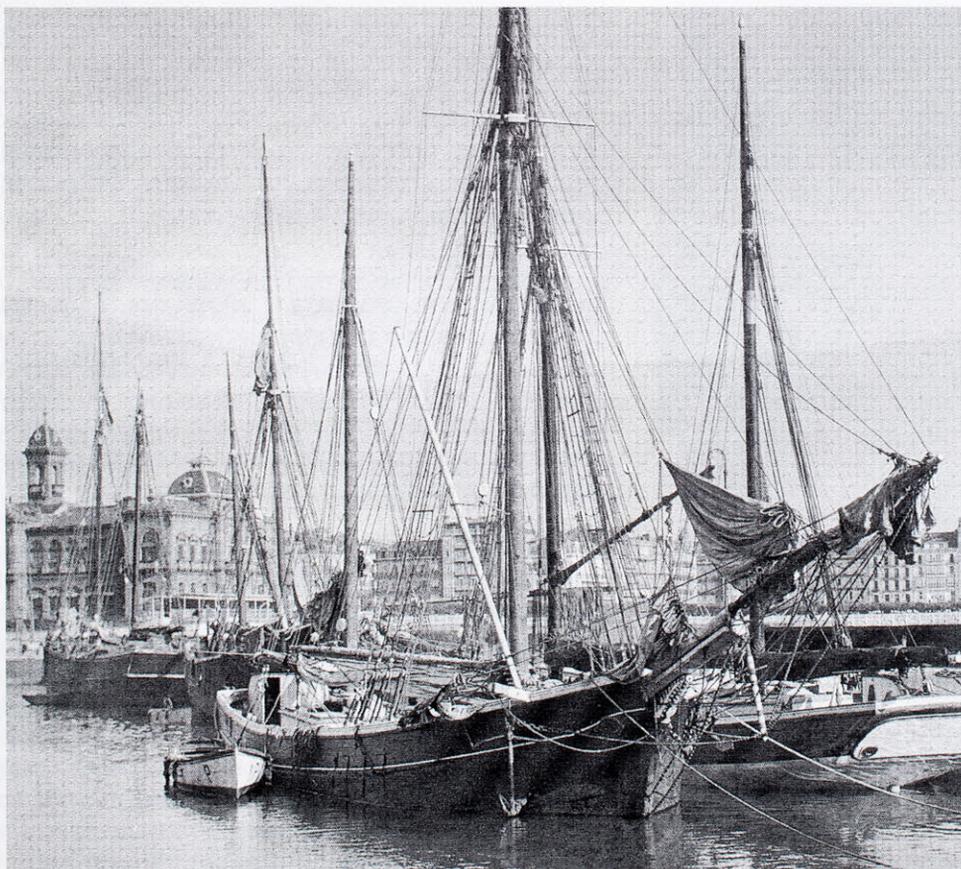
Puerto natural (izquierda)



CIERRE del paso del puente.



Lonja de
"MAXPE"
(izquierda)



VELEROS DE DOS PALOS
DE CARGA:
TIPO ZABRA.

San Sebastián
a principios
de 1925.

Enrique Careaga

Afán de Aventura y de Espacios Abiertos

Felix IRIGOIEN



En situación de prejubilado de lo que ha sido en los últimos años su trabajo en una fábrica de pinturas, Enrique disfruta con la práctica intensa de deportes que son su afición; cortas singladuras en velero por la mar y en diversas actividades al aire libre...

A lo largo de muchos años y como tantos y tantos otros, sus obligaciones profesionales hubo que cumplirlas trabajando entre cuatro paredes... Y como tantos y tantos trabajadores también, sus jornadas fueron rutinarias, ocupadas las más de las veces en llevar a cabo cometidos poco agradables. Trabajador en una fábrica de pinturas como queda

dicho, el caso de Enrique no es especial pues como la mayoría de las labores productivas, ha estado sometido durante años a presiones de jefes exigentes; a tener que desenvolverse en medio de disciplinas o rígidos ordenancismos tan comunes en el trabajo y en las fábricas... Y también, cómo no, a sobrellevar el peso o la carga laboral diaria en un ambiente no propicio precisamente al lirismo o a la inspiración poética.

Y es así que salvo el escaso tiempo libre que podía disponer en vacaciones o fines de semana, Enrique no ha podido cultivar aficiones suyas verdaderamente vocacionales y que desde niño le han atraído con fuerza. Nuestro hombre siempre ha suspirado por poder dedicarse a esas aficiones de una manera más plena, incluso profesional. En realidad, él ha soñado siempre poder vivir como guía de montaña, como regatista profesional inmerso en grandes travesías; como monitor y promotor de deportes tan de su gusto como el esquí, el bucear con escafandra, volar con parapente o practicar deportes de riesgo y de gozar en los grandes espacios abiertos, es también un atento observador que disfruta recreándose con los uno y mil milagros de las pequeñas cosas que nos muestra la naturaleza.

Por circunstancias o condicionantes diversas, Enrique no ha podido desarrollar toda la afición que le ha impulsado siempre a practicar deportes o actividades de estrecho contacto con la Naturaleza. Sin duda, se siente frustrado por ello aunque de todas maneras no ha dejado de moverse y practicar sus aficiones en la medida que sus posibilidades económicas y el siempre rígido calendario laboral al que estaba sujeto, se lo permitían.

Así, aunque no tanto como a él le hubiera gustado, nos ha dicho que en sus salidas vacacionales o festivas ha llegado a conocer bien el Pirineo, alcanzando la cima de no pocas de sus montañas más importantes. Como paso previo, se fue familiarizando desde muy joven con la mayoría de los montes de nuestro entorno. Y es que, como algunas otras, el montañismo ha sido siempre en él una afición creciente... Ella le ha llevado también a ascender a algunas montañas del Atlas marroquí y hasta incluso un imponente "cinco mil", en la cordillera Elbrus, de Persia, culminando así una inolvidable aventura vacacional.

Otra de sus grandes aficiones (vocación quizá por como habla de ella) es la de la navegación a vela... Hasta hace todavía muy poco tiempo, las desplegadas, las manejadas por él eran las únicas velas que solían verse en la ría y en la bocana de Deba, alegrando con sus formas puntiagudas y blancos colores nuestra más cercana perspectiva marina.

Y ha sido uno de los hombres que tras los oportunos cursillos y equipo de buceo adecuado, se ha sumergido buscando las sensaciones y colorido que ofrecen los fondos marinos de nuestro litoral. Y que ha hecho cursillos también para saltar y volar en parapente, que ha practicado el esquí en sus variadas modalidades y remado con decisión con su piragua por rápidas corrientes de montaña, por el mar, y por no pocos ríos y canales.

Y con sus también notables facetas familiares y sociales, este es el hombre, el debarra con el que añadimos un nombre a la galería de personajes locales cuyas semblanzas se vienen publicando en nuestra revista. Con ese objetivo precisamente hemos hablado con él. Con una amabilidad que le agradecemos, con la simpatía que tan propia es de su carácter, Enrique Careaga ha ido contestando a todas nuestras preguntas.

EN EL "BENITA"

Deportista polifacético como queda dicho, pero sobre todo hombre enamorado de las cosas relacionadas con la mar, ha querido que nuestra charla tenga como escenario la nueva dársena debarra... Más aún, nos ha propuesto que se desarrolle a bordo del velero "Benita", barco de un amigo suyo, con el que sale a navegar con frecuencia y en el que, a su bordo, Enrique, se encuentra como pez en el agua.

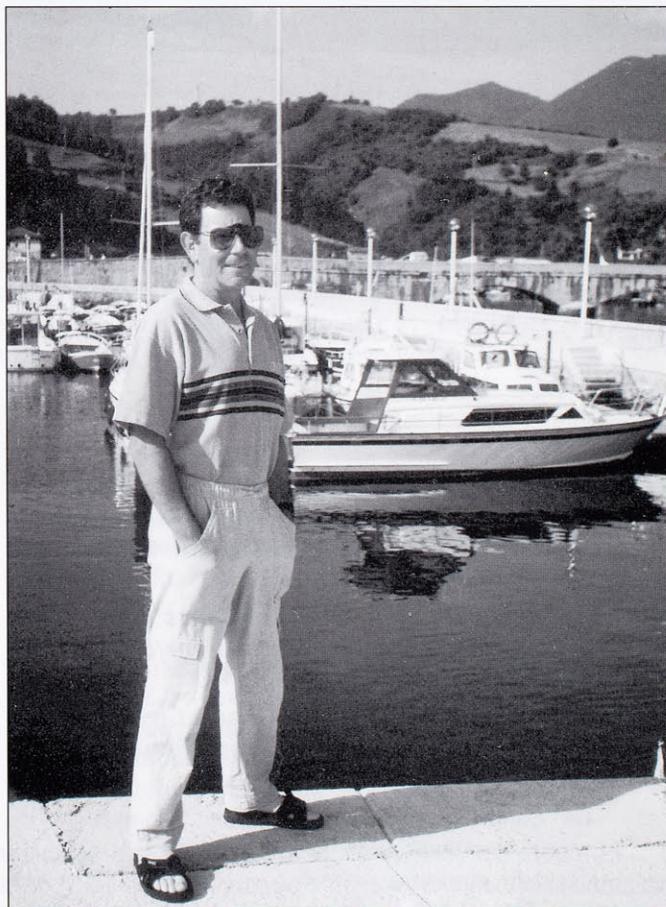
Para empezar, nos muestra el velero desde "la quilla a la perilla" como suele decirse en argot marinero, haciendo hincapié en sus principales características y detalles. Nos habla también de su velamen, disposición de los espacios de a bordo, útiles de navegación, aparejamiento... Propiedad de un amigo como queda dicho, hacerse con un velero de las características del "Benita" colmaría una de las más grandes aspiraciones de su vida... Posibilidades económicas aparte, el, lo confiesa sinceramente, no piensa que su familia le pusiera insuperables objeciones (ella sabe de sus pasión por la mar), así prepararía con mimo al barco y haría a su bordo gandes singladuras. Y después, ¿por qué no? buen marino como sin duda es, lo llevaría a surcar con su proa los grandes océanos de la tierra.

Y es que, gran aficionado y practicante de muy variadas disciplinas deportivas, es la navegación a vela lo que atrae a nuestro hombre de una manera especial. Nos cuenta que ha profundizado y disfrutado de ella todo cuanto sus posibilidades económicas y de tempo libre se lo han permitido. Sentados comodamente a bordo del "Benita" en los comienzos de nuestra charla, Enrique habla sobre todo de esta vieja afición suya; conjunción de sensaciones producidas por el viento y las velas al impulsar una frágil embarcación, que en

su navegar silencioso, levanta olas suaves y va formando pequeños surcos sobre la superficie del mar.

Pero además de esa afición tan sentida, queremos también que nos hable de otras aficiones y facetas suyas que nos ayuden a completar su semblanza. Sentados uno frente al otro, el entrevistador no puede dejar de observar el buen aspecto general y la buena forma física que muestra el entrevistado. Ciertamente, no es fácil encontrar personas de su edad que se encuentren en tan buenas condiciones. Y es que, además de lo que se deduce por el casi juvenil aspecto exterior de nuestro hombre, uno sabe de su dinamismo incansable y de la dureza de los deportes que practica. Por si fuera poco para corroborar nuestra observación, uno acaba de verlo subir a bordo saltando limpiamente entre las escofas, moverse con facilidad en el velero y esquivar obenques y amarras con no menos agilidad que lo haría un grumete.

Sin duda, Enrique Careaga representa bastante menos años que en los que realidad tiene. De cuerpo airoso, delgado, con el peso bien proporcionado a su estatura, su temperamento es muy dinámico y casi siempre muestra un excelente humor. Viéndole, pocos que no lo le conozcan acertarían al pronosticar su edad... Cabe añadir finalmente a este respecto que hombre de sempiterna buena salud, no se le conocen grandes vicios; además, mima especialmente su forma física haciendo frecuentes visitas al polideportivo local.



Enrique hoy. En la nueva dársena de Deba. (Foto: F. Irigoien)



Enrique Careaga y Mari Carmen Martínez. Muy jovencitos en unas fiestas de Deba.

VIEJOS RECUERDOS

Pero tenemos muchas cosas de qué hablar. Dejamos de lado otras cuestiones y nos centramos en los comienzos; es decir, en los primeros recuerdos de Enrique. Recuerdos que hoy, después de tantos años, casi pueden considerarse ya como "viejos recuerdos"...

"Conocí muy bien -comienza Enrique- a mis abuelos paternos... Mi abuelo Pedro era eibarrés aunque vivió muchos años en Guernica trabajando en "Astra", una fábrica de armamento ligero..."

Debía ser un buen armero pues llegó a registrar varias patentes que mejoraban mecanismos de pistolas y fusiles..."

A poco de terminar la Guerra Civil, el y mi abuela se establecieron en Deba con todos sus hijos..."

El motivo del traslado de los Careaga a Deba debió ser la participación que el abuelo Pedro tuvo en la creación de la fábrica "Industrias Deba, S.A." (conocida inicialmente al parecer como "Talleres Careaga"). La nueva fábrica (hoy

desaparecida) fue levantada en la margen derecha del río, en una zona de arenas y sedimentos muy próxima a la desembocadura. Su creación entonces fue bien acogida por el vecindario de Deba porque se creaban con ella puestos de trabajo, aliviándose en parte el serio problema que la localidad tenía en ese sentido.

En fin, es el caso que los abuelos Careaga sentaron sus reales en Deba llegando a ser, con sus hijos, una familia muy conocida en el pueblo. Nuestro hombre, Enrique, junto a sus hermanos y primos forman ahora la 3ª generación. Nos dice que él nació en Guernica el día 25 de Septiembre del año 1937, año que habría de hacerse tristemente notable para esa localidad vizcaina pues un poco antes, el 26 de Abril había sufrido un terrible bombardeo...

Por supuesto que nuestro protagonista no se enteró de aquel ataque aéreo que tanto dio que hablar posteriormente, pues en pleno periodo de gestación aún el futuro de Careaga, éste se hallaba todavía en el vientre de su madre cuando tuvo lugar el hecho. Anotamos lo que antecede como un inciso anecdótico y nos centramos en el relato de Enrique...

"De chaval -nos dice- viví varios años en casa de mis abuelos."

Recuerdo que los chicos de mi edad acudíamos al "Colegio Montreal", que clérigos de San Viator dirigían en Deba..."

En aquel colegio, hoy desaparecido, coincidí con chicos que, ahora hombres maduros, son conocidos debarras... Entre otros, José Salegui, Antón Azpeitia..."

Apenas hubo concluido aquella primera etapa escolar, empezó a trabajar según era la costumbre entonces. Su primer destino fue el pequeño taller de galvanoplastia que tenía en marcha su tío José Luis.

Pero como bien lo ha ido mostrando nuestro hombre a lo largo de su vida, tenía ya entonces un temperamento demasiado inquieto para permanecer mucho tiempo en un mismo lugar. Pero, en fin, no adelantemos acontecimientos y sigamos fieles a la cronología de los acontecidos biográficos...

"Por aquellos años -prosigue Enrique- en plena adolescencia, empezaron a gustarme las salidas al monte..."

Recuerdo que en Deba había una sociedad o club de montaña (Burdin Kurutz) y veteranos montañeros federados iniciaban a los jóvenes en esa afición."

Eran los buenos tiempos de Emilio y Eliseo Pagnon, de Pepe Epelde, de Vicente Esturo..."

Prácticamente cogido a sus manos hice mis primeras subidas al Arno, al Andutz, al Agiro, al Sesiarte..."

A LA MILI..., EL SAHARA...

Para los veinte años, Enrique Careaga había mostrado ya no poco del carácter de aventurero y de deportista que habría de llevar dentro de sí toda su vida. A poco de cumplir esa edad, (finales de la década de los 50) y en un tiempo que prestar el servicio militar era rigurosamente obligatorio, nuestro protagonista fue requerido para hacer la "mili".

Como es sabido, salvo condicionante de fuerza mayor previsto en las ordenanzas al respecto, todos los jóvenes varones considerados normales eran llamados para incorporarse a filas.

Nadie podía "escurrir el bulto"... Así las cosas y realizado en la Caja de Reclutas de San Sebastián el preceptivo sorteo, los mozos guipuzcoanos cuyo primer apellido comenzara con la letra "C" (Careaga entró de lleno) debían de hacer su "mili" en África.

Eran los tiempos en que España conservaba sus viejos "Territorios" o "Plazas de Soberanía" guarnecidas por fuertes contingentes de soldados de reemplazo que el Ejército reponia y enviaba cada año. Eran tiempos distintos de los de ahora..., muy autoritarios en lo político y en lo militar, no eran muchas las voces que podían alzarse contra ellos. En lo que hacer la "mili" en África respecta, los "afortunados" lo asumían muy mal. Por varias razones, entre ellas porque eran embarcados en una aventura que nadie quería y de la que había muy malos antecedentes.

Como muchos otros que tuvieron que vivirla, Enrique recuerda bien lo que fue para él aquella odisea...

"Durante la mili -nos dice- sufrí situaciones muy penosas pero fue, en su conjunto, una inolvidable aventura. Comenzó con una larga travesía por mar hasta una tierra de paisajes y clima increíbles para nosotros los vascos. Las dunas, el desierto, sus nativos, me impactaron al verlos... Hoy los recuerdo con más fuerza que otras sensaciones que tuve como soldado en el Sahara..."

Preguntamos a Enrique por esas otras sensaciones y, fuertes también todavía en su recuerdo, se extiende hablándonos de ellas...

"La cosa empezó -continúa- cuando nos embarcaron en Bilbao, en un enorme buque mixto de carga y pasaje..."

Después, de puerto en puerto por toda la costa atlántica española, fueron embarcando contingentes de reclutas de otras regiones a los que también había correspondido hacer la mili en el Sahara..."

Al llegar a nuestro punto de destino dijeron que éramos cerca de tres mil los reclutas que íbamos a bordo..."



Enrique Careaga soldado en Aiun (1959)

Una vez en el Sahara, pasado en un campamento un penoso periodo previo de instrucción, su vida como soldado colonial fue dura. Fue dura por sí misma pero, sobre todo, por lo distinta a la que había venido siendo la suya habitual en Deba, de imborrable recuerdo. Y es que además de lo que supuso el hecho de tener que estar sometido a la disciplina militar propia del ejército en aquel territorio, incidían el implacable sol africano, las altas temperaturas diurnas, el desierto y la vida en general en condiciones tan precarias como primitivas. Y tratándose de un desierto estaba también el problema del agua... A veces, en los destacamentos, la racionaban y la verdad es que no resultaba agradable tenerse que arreglar con el contenido de una cantimplora al día...

"En las zonas del Sahara que me tocó conocer -continúa Enrique- el viento solía ser constante..."

Recuerdo que levantaba la arena y la introducía hasta en el último rincón de nuestro campamento. La notábamos en nuestros petates, en nuestra ropa, en nuestra comida; y lo que resultaba más molesto todavía..., la notábamos también cuando masticar, apretábamos los dientes..."



A bordo del "IZOKI" en una singladura por la costa. 1985. (Foto: Archivo).

Con frecuencia las altas temperaturas diurnas, pero sobre todo el sol, eran un suplicio. Careaga nos cuenta al respecto que observó cómo, con la experiencia que da el ser hijo del desierto, los nativos cubrían todo su cuerpo con ropa.

Y es que era una imprudencia exponer alguna de sus partes a los rayos directos de aquél sol implacable.

PRIMER VELERO, ACHARTE...

Fueron los de Careaga 16 largos meses de mili en tierra africana. Un tiempo largo alejado de la familia, sin permisos ni etapas de descanso, sin más contactos con el propio mundo que unas cartas de vez en cuando, teniendo que vivir situaciones límite, estar sometido a la disciplina propia de asentamientos militares, en un medio hostil, sin apenas diversión y con el mar, el desierto y los servicios propios de su condición de soldado como únicas perspectivas diarias.

Así las cosas, no sorprende pues que, vuelto a casa una vez licenciado, nuestro hombre casi hubiera olvidado cómo era su vida anterior.

Pero el reencuentro con el calor de la familia, su vuelta al trabajo normal y al ambiente en el que se desenvolvía a diario antes de su incorporación a filas, fueron devolviéndole a la realidad cotidiana. Pero pronto sentiría en su interior algo que le hacía sentirse incómodo con lo que era la vida sedentaria en el pueblo...

"Me atraía salir a la mar -nos cuenta- y pronto pude hacerme con un pequeño velero. Lo compré en Mutriku, a Zumalabe, que por viejo y casi inservible lo tenía en su taller arrinconado. Algunos amigos me ayudaron y lo trajimos hasta Deba, en un carro, por toda la carretera. Unos arreglos en el casco, unas manos de pintura y con bendición sacerdotal incluida, lo botamos solemnemente al agua en las rampas de Casacampo".

Rondaba entonces nuestro hombre los 24 años. La aventura, la mar le fascinaba y en los estrechos ambientes de Deba comenzaba a removerse inquieto. Se sintió tentado a estudiar y completar la carrera de Náutica, pero el tiempo que iba a necesitar en el empeño le hizo desistir.

"Desistí -continúa Enrique- de estudiar Náutica, pero no a hacer otra cosa para ampliar mis horizontes... Decidí irme a Eibar..."

Trabajaría durante el día y estudiaría por las noches en la Escuela de Armería... En tres años terminé los estudios y aprendí troquelaje...

Volví a Deba y empecé a trabajar con mi padre y mis hermanos..."



Enrique en el Pirineo Francés. Monte Midi D'Oseau (2.885 m.)
Invierno de 1973 (Foto: Archivo).

Pero por lo que nos dice, al cambiar de lugar de trabajo pronto se hizo para él casi tan atractivo como practicar la escalada y otros deportes de riesgo en los que se estaba iniciando... Eran los tiempos en que numerosos jóvenes hacían su aprendizaje de escalada en las difíciles paredes de Acharte. Paredes por las que él y sus amigos trepaban con el material propio de la época pero -recuerda ahora con espanto- ni muy seguro ni en buenas condiciones.

Y fueron también aquellos tiempos de canto con el buen ochote debarra "Ondar-Beltz"; ochote que compuesto por algunas de las voces más destacadas del pueblo entonces, marcó con sus actuaciones y su calidad toda una época en la pequeña historia del canto polifónico en Deba...

Dejamos el canto y retomamos el tema de la escalada...

"La practicaba -nos dice Enrique- **con algunos amigos de mi edad... Entonces éramos jóvenes, no muy prudentes y nos atrevíamos con todo... La muerte (en 1970) del joven escalador debarra Javi Iciar en desgraciado accidente de montaña, nos hizo ver nuestra afición de otra manera... Empezamos a ser más prudentes y a descubrir otras facetas deportivas en el Pirineo..."**

Y dentro también de otros aspectos del Pirineo en el aspecto deportivo, ellos descubrieron los atractivos del esquí; un deporte que él ha terminado practicando mucho... Esquí alpino, esquí de fondo, esquí de travesía; tres modalidades con las que ha disfrutado y lo sigue haciendo cada vez que la nieve y sus posibilidades se lo permiten.

Profano en cuestiones relacionadas con estos deportes, el que esto escribe ha de preguntar a Enrique las diferencias que los separan. Uno se entera así que son muy distintos.

Por ejemplo, el esquí alpino del de fondo o el de travesía... Nos dice al respecto que precisamente practicando este último ha descendido el Aneto, que es, como es sabido, una de las emblemáticas cimas de los Montes Pirineos.

Su afición a la montaña le ha hecho disfrutar también, a veces, de ese complemento que puede ser el turismo. Y nos dice a propósito de ello...

"En la Semana Santa del año 1971 (el tenía entonces 34 años) fui con algunos amigos hasta la cordillera Alto Atlas, en Marruecos... En medio de mucha nieve y de hielo pero sin otros mayores problemas, ascendimos al pico Toubkal, de 4.165 metros... Luego, tras el descenso, hicimos un cómodo turismo visitando Casablanca, Marraquex, Tánger..."

MATRIMONIO... VENEZUELA...

Pero antes de su andanza como montañero-turística por Marruecos, su carácter inquieto le hizo dar otros tumbos... Ciertamente, no le iba la vida sedentaria trabajando en un taller por lo que aún a costa de disgustarse seriamente con su familia, trató de enrolarse en algún buque mercante.

Recuerdo -nos cuenta- **que tenía 28 años cuando juntando algunos ahorrillos me fui a Barcelona... Mi idea era la de alojarme en una pensión mientras recorría el puerto en busca de algún barco donde me admitieran como tripulante... Hice gestiones con capitanes y con un debarra, hombre de mar, que yo conocía... Pero no conseguí enrolarme. Así que cuando se me terminó el dinero, hube que volver de nuevo a Deba..."**



En la cima del "Udalaitz". 1999. (Foto: Irigoien)



Enrique y su hermano Pedro, navegando con buena mar a una milla de Lekeitio. 1985. (Foto: Archivo).

Más tarde, ya con 30 años, salió nuevamente de casa con la idea esta vez de recalar en Mallorca... Diversas circunstancias lo llevaron a Madrid, desde donde partió hacia Vigo con una buena oportunidad para trabajar y estudiar al mismo tiempo. Dedicado a ello vivió una temporada en Galicia y otra de vuelta nuevamente en Madrid. Esta concluyó cuando insistentemente requerido por su padre, tuvo que regresar a Deba.

De nuevo en Deba, su carácter inestable, inquieto, se manifestaba de nuevo y cambiaba con alguna frecuencia de taller. De taller y de trabajo, porque por los que iba pasando le ahogaban en su deseo infrenable de nuevos y más amplios horizontes. Así, en Deba, en Mendaro, en Itziar, distintos talleres lo tendrán en sus plantillas. Estaba trabajando en uno de ellos cuando, culminando felizmente su relación de noviazgo con la joven ondarresa Itziar Urresti, se casan. Corre el año 1974... Nuestro hombre ronda ya los 37 años que, normalmente, suele ser la edad del asentamiento... y de calma...

El matrimonio Careaga-Urresti se ve pronto con la parejita (Laura e Iñigo) y parece que las inquietudes andariegas del cabeza de familia podían ya aplacarse... Pero no fue así...

“A poco de nacer Iñigo -nos cuenta- unos amigos me hablaron bien de Venezuela, como país de trabajo fácil y de grandes posibilidades... Lo hablé con mi mujer, que viéndome decidido, no le pare-

ció mal que yo fuera (en principio solo) a ver lo que encontraba... Saqué el visado correspondiente, hice el viaje y tras encontrar trabajo y afincarme, llamé a Itziar para que se viniera para allá con nuestros hijos...”

La estancia de Enrique y su familia (sobre todo lo de nuestro hombre) en Venezuela resultó casi una odisea... No fue muy larga (el no pasó allí más de quince meses) pero tan llena de contratiempos que pronto tuvieron que volverse. En realidad, a lo que parece, más que por otra cosa fue por problemas que Careaga tuvo para renovar su visado de estancia en aquel país. Un país que, tal y como él pudo observar, también resultó cierto que ofrecía trabajo y posibilidades enormes.

“Yo tenía referencias -continúa Enrique- y conocidos para asentarme en la región venezolana de Valencia...”

Empecé a trabajar nada más llegar y mientras estuve sin mi familia, pude conocer una buena parte del país...

El clima, la vegetación, los paisajes son increíbles, pero el trabajo, aunque abunda, no tiene la seriedad de aquí...

Con todo, teniendo un poco de suerte la vida puede resultar muy fácil y ganársela uno muy bien allí...”

La llegada de Itziar y los niños complicó un poco las cosas... Su adaptación no resultó nada fácil. Luego estaba la inseguridad con la que se vivía en la calle e incluso en las casas... Pero sobre todo, fueron los problemas que tuvimos con los visados los que hicieron que decidiésemos pronto nuestra vuelta.

No permaneció allí mucho tiempo pero la verdad es que Enrique se extiende hablando de Venezuela...

"Poco antes de venirnos -dice- me pillaron en un control policial, tenía el visado caducado y me metieron en la cárcel..."

En una cárcel como las de allí, de trato brutal, de hacinamiento de detenidos, muy sucia y maloliente...

Tuve la suerte de que (avisados) Salvador Aranguren y Aitor Iriondo (debarrras, amigos, residentes ya muchos años en Venezuela) intercedieran, y pagando o sobornando a unos y a otros por mí, pudieron sacarme pronto a la calle..."

FAMILIA... TRABAJO... DEPORTE...

La familia Careaga-Errasti se reagrupó felizmente en Deba después de su aventura venezolana... Había que olvidarse de afanes e inquietudes pasadas y centrarse y empezar de nuevo. Para empezar, Enrique tuvo posibilidades de embarcarse como marinero profesional, pero Itziar, no en balde hija de marinero, le hizo desistir de ello... Finalmente, nuestro hombre optará por trabajar en una fábrica de pinturas. Ubicada en el polígono industrial, es la misma en la que ha seguido trabajando hasta hace poco que, como queda dicho, ha pasado a la situación de prejubilado.

Asentado, en cuanto a actividad profesional se refiere, (siendo como es, pensamos que la presión familiar tendría mucho que ver con ellos) su temperamento inquieto y aventurero habrá ido teniendo normal desahogo en la práctica (siempre habitual en él por otra parte) de los deportes de riesgo...

La alta montaña, el esquí, el buceo, el piragüismo en aguas bravas y sobre todo la vela, no han dejado de atraerle nunca. Con cuatro amigos aficionados también a la montaña, preparó un viaje vacacional a Irán para ascender al Demavend (5.675 metros) máxima altura de aquél país, tan exótico para ellos como lejano geográficamente.

Con la antelación debida, Enrique y sus amigos prepararon un viaje que se desarrolló después de manera inolvidable.

"Comparamos una furgoneta -nos cuenta- y metimos en ella nuestros equipos de montaña, ropa y cuanto creímos necesario para la larga aventura... Desde Barcelona, un "Ferri" nos llevó hasta el puerto de

Génova para desde allí, por carretera, atravesar Italia, Yugoslavia, Bulgaria y Turquía, para entrar finalmente en Irán que era donde nos dirigíamos..."

Y debió ser un viaje memorable... Y ello a pesar de sufrir varias averías, de atravesar regiones conflictivas en las que, entre otras cosas, no era fácil encontrar garajes y piezas de repuesto. Y a pesar también de verse obligados con frecuencia a recurrir al lenguaje de las señas para entenderse con los nativos, el viaje resultó una irrepetible aventura.

"Atravesamos -cuenta Enrique- por parajes de Turquía, pero sobre todo de Irán, extremadamente secos en los que la gente vivía muy pobremente..."

Por lo que vimos al pasar, aquellas gentes no tenían otra cosa que unas cuantas cabras de las que procuraban sacar el máximo aprovechamiento...

Primero, mientras las cabras vivían, sirviéndose de su leche, de sus boñigas... Después, comiendo su carne, vistiéndose con su piel y haciendo con ella bolsos, cinturones y artículos para los turistas..."

Desde la perspectiva estrictamente montañera, la ascensión al Denaved (cima situada en medio de una cordillera de origen volcánico que se eleva entre Teherán y el mar Caspio) sin nieve ni hielo por entonces, es recordada por nuestro protagonista de una manera especial.



En la cima del "San Donato" con "La Sacana" al fondo. Marzo de 2000. (Foto: Irigoien)



Enrique Careaga a bordo del "Benita" en la dársena de Deba.
(Foto: Irigoien)

"La ascensión a aquél monte -nos cuenta-se hizo relativamente sencilla hasta el último refugio, situado a más de 4.000 metros de altura... Fue a partir de esa cota cuando tuvimos serios problemas, por causa principalmente del llamado "mal de altura". Me afectó a mí y a alguno más de nosotros y la verdad es que nos dejó medio ahogados, sin fuerzas, impotentes totalmente para seguir ascendiendo..."

El viaje de vuelta, una vez dejaron atrás las áridas tierras de Irán y Turquía, resultó muy agradable... En Italia, tras repasar una seria avería de la furgoneta, pudieron hacer turismo por algunas de las ciudades y comarcas más conocidas del país.

En Francia, en algunas de las playas de la Costa Azul, toparon con grupos de nudistas... Al parecer, la práctica de este tipo de solaz era ya frecuente allí, pero a ellos les llamó mucho la atención porque en España (corría el año 1977) no estaba permitido todavía...

A poco de volver de su viaje a la gran montaña iraní, Careaga inició sus experiencias saltando y volando en parapente...

"Era un deporte -nos dice- cuya práctica se estaba extendiendo por entonces... Seguí un cursillo y pronto aprendí a lanzarme y a planear con el viento..."

La verdad es que resulta muy emocionante y siendo un poco prudente, menos peligroso de lo que pueda parecer..."

Yo he saltado varias veces desde Santa Catalina, desde Endoia, desde el Ernio y también desde alguno de los montes que rodean al valle de Belagua..."

Y también el buceo con escafandra y el deporte de la piragua, tanto en la mar como en los ríos o canales de aguas turbulentas le han tenido entre sus aficionados y practican-tes... aprovechando para ello claro está, los festivos o fines de semana.

"El piragüismo -continúa- es un deporte que yo he practicado mucho..."

He remado por los ríos Irati y Salazar en Navarra; por la ría de Gernika, por el Deba, por el Urola... Y en verano he hecho también travesías por la costa..."

Recuerdo que en una ocasión fui remando hasta Lekeitio y volví... Tomé el tiempo por curiosidad... Tardé 4 horas y 15 minutos..."

El nacimiento de su tercer hijo (Ion, 1985) debió atemperar un poco los impulsos aventurero-deportivos de nuestro hombre. Con todo, ha seguido atraído por ellos y practicán-dolos en la medida de lo posible... Con su familia, con sus amigos, ha hecho muchas excursiones a montes y cordille-ras cercanas. Buen conocedor del Pirineo, los que han fre-cuentado con él esas montañas saben de los conocimientos de Enrique y de su valía como monitor o guía en ellas.

Y también un deporte tan moderno como es la práctica de la bicicleta de montaña (Mountain-Bike) lo tiene como uno de sus adeptos. Es más, el que esto escribe diría que hace años, acondicionando la pequeña bicicleta de uno de sus hijos para poder pedalear con ella por las laderas y viejos caminos, nuestro hombre se hizo el pionero en estas tierras en practicar una afición hoy tan extendida. Fuimos testigos de ello en su día y lo comentamos en nuestra charla, pero él apenas si da importancia al hecho... Si nos habla y extensa-mente de su afición también por esta práctica deportiva...

"Me gusta y la verdad es que he peda-leado mucho con la bicicleta de montaña... Solo, con amigos, con hijos de mis ami-gos, he hecho excursiones de varios días recorriendo zonas concretas de nuestra geografía... Y he subido pedaleando hasta la cima de Erlo (Izarraitz), del Arno y dado una larga vuelta por las alturas de Urbasa... Ultimamente, quizás por imperativos de la edad, me gusta más pedalear por la carre-tera..."

LA MAR... LA VELA...

Llegando ya hacia el final de nuestra charla abordamos lo que uno piensa que para nuestro protagonista es más que un deporte o una afición: La mar, la navegación a vela...

Y es que surcar los mares al timón de un velero impulsado sólo por la fuerza del viento es para Enrique toda una vocación. Una vocación a la que hubiera querido dedicar más tiempo y más medios que los que han estado a su alcance sin descuidar la prioritaria atención a la familia... Una dedicación corta en cualquier caso, pues a él le hubiera gustado poder vivir de ella con la implicación profesional necesaria.

"Desde que siendo yo jovencito -nos dicen- me compré el viejo balandrillo de Zumalabe, en Mutriku, no ha hecho sino aumentar mi afición por la mar y la vela... Salvo en los tiempos heroicos de la pesca y la navegación, en Deba se ha practicado muy poco... Yo tuve que aprender por mí mismo... Algunos libros apropiados y prácticas en veleros de amigos me han ido enseñando lo que sé... Pienso que es apasionante navegar, aprovechando la fuerza del viento y maniobrando con el timón y las velas..."

Le hubiera gustado, cómo no, poder adquirir un velero tamaño "cruceiro" pero, ya queda dicho, ha sido algo fuera de sus posibilidades. En lo que a propiedad se refiere (salvo el viejo balandro comprado a Zumalabe y un pequeño catamarán, regalo de un amigo, que fondea en el centro de la ría) se ha tenido que contentar con ser copropietario de pequeños veleros tipo "Dinghi" o "4,70", con los que ha navegado por la bocana o pegado a la costa y tratar en ellos de aprender.

"Con veleros ya mayores propiedad de amigos -continúa Enrique- he hecho algunas travesías e incluso participado en varias de las regatas getariarras... Conozco bien toda nuestra línea costera y he navegado con todos los vientos que suelen soplar en ella... Con vientos y con enormes olas, como las que una vez estuvieron a punto de echarnos a pique a la altura de Mundaka..."

En estos últimos años, su primera formación autodidacta se ha completado practicando en pequeños "Dinghis" ya aludidos y siguiendo cursillos oficiales con los que ha podido titularse. En su pequeño "4,70", en otros mayores de amigos suyos, ha venido explicando a no pocos los secretos de la navegación a vela. Ahora, con todo el tiempo libre de que dispone en su nueva situación de prejubilado, ha empezado a impartir cursillos para quienes sintiendo la afición, quieren iniciarse en la vela.

"La vela me fascina -dice- y disfruto dando cursillos... Subo el pequeño "4,70" al muelle y empiezo con las clases teóricas que se dan mejor en tierra... Con ellas trato de que los cursillistas se familiaricen con los nombres de las distintas partes y elementos que componen el barco... el casco, las velas...el mástil... Luego vienen explicacio-

nes sobre la importancia de coordinar las maniobras del timón y de las velas según los vientos que soplen o el rumbo previsto... Más tarde, las clases de navegación práctica en la ría y en la mar van complementando el aprendizaje..."

Ahora tiene tiempo libre y nos habla de su ilusión por enseñar los secretos de la vela a quienes como a él, se sientan atraídos por ella. En la dársena de Deba y en el puerto deportivo de Zumaia donde dispone para las clases prácticas de un velero mayor...

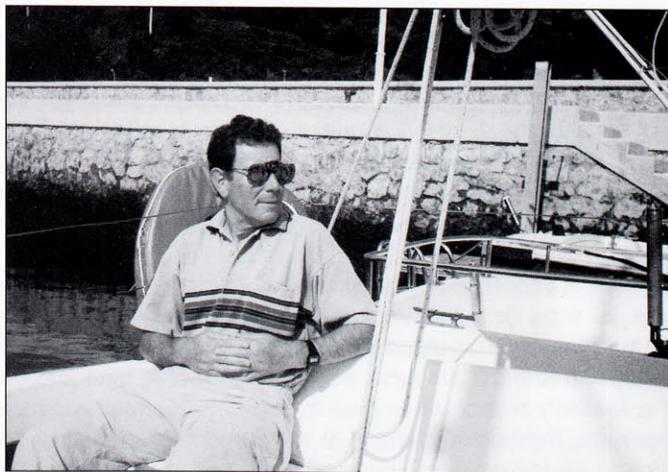
PREJUBILADO...

Y entre calse y clase de vela, Enrique disfruta ahora como nunca de sus otras grandes aficiones... En su condición de prejubilado (aparte claro está del que dedica a la familia) dispone de tiempo para gozar a sus anchas de los espacios abiertos... mar, monte, grandes marchas y paseos, ciclismo, piragua y con frecuencia también sesiones en el polideportivo, llenan por completo unas jornadas que ahora él mismo puede programar a voluntad.

Sabemos que la Cordillera Pirenaica sigue teniendo para él el atractivo que siempre tuvo. Pero no condicionado a hora a disfrutar de ella solamente en días festivos o vacacionales, coge su coche y se acerca hasta sus senderos y cimas con frecuencia. Quien esto escribe ha sido su acompañante en más de una ocasión y le ha visto moverse con la agilidad propia de un hombre mucho más joven, por riscos y peñascales. Para terminar, le pedimos que nos hable un poco de alguna otra faceta suya. Lo hace y la verdad es que no puede incluirse entre las deportivas o marineras y encaja mal en su gusto por los espacios abiertos...

"Me gusta mucho cocinar para mis amigos... En la cuadrilla, con las mujeres, celebramos nuestras efemérides y acontecimientos en la sociedad "Itxas-Begi"..."

Generalmente soy yo el que se ocupa de cocinar y la verdad es que lo mismo con carne que con pescado, los dejo a todos satisfechos..."



A bordo del "Benita" en un momento de la charla (Junio 2000).
(Foto: Irigoien)

Con Olor a Rapto

(Camino de Mutriku a Azkoitia)

Javi CASTRO

El recorrido que voy a describir en este artículo ya lo hicieron hace 400 años un tropel de gente que guiados por su amor y perseguidos por gentes de bien, no tuvieron tiempo suficiente para disfrutar de los paisajes de los cinco valles que cruzaron.

Astigarribia, Deba, Lastur, Goltzibar y Urola nos van a servir como guía en el itinerario entre la villa pesquera de Mutriku y la de Azkoitia, en pleno corazón del Urola, a los pies de Izarraitz. El recorrido lo podemos resumir como la unión entre dos grandes cuencas, la del Deba y la del Urola, en el occidente gipuzkoano. (1)

Un calzado ligero para montaña o zapatillas deportivas, un par de bocadillos, fruta y algo de agua serán suficientes para recorrer el amplio trecho que separa ambas villas, unos 36 Kms., en unas 10 horas aproximadamente. Aunque se puede hacer en una larga jornada, cuando el día es largo, es preferible hacerlo en dos trozos porque el caminar debe ser gratificado con los hitos o elementos históricos y etnográficos que jalonan el recorrido, la toma de fotografías, unos apuntes o el simple disfrute del agua fresca de una fuente pueden alargar el tiempo descrito en 3 ó 4 horas más, y eso es mucho para un solo día. La decisión final siempre la dejo a elección del caminante.

Algo menos que esto necesitaron los protagonistas de nuestra historia, aquellos que utilizando caballos y burros cruzaron raudos el valle ciego de Lastur, cenaron en el palacio Lili de Zestoa y con prisas llegaron recién entrada la noche hasta las cercanías de la torre Idiakaiz de Azkoitia.

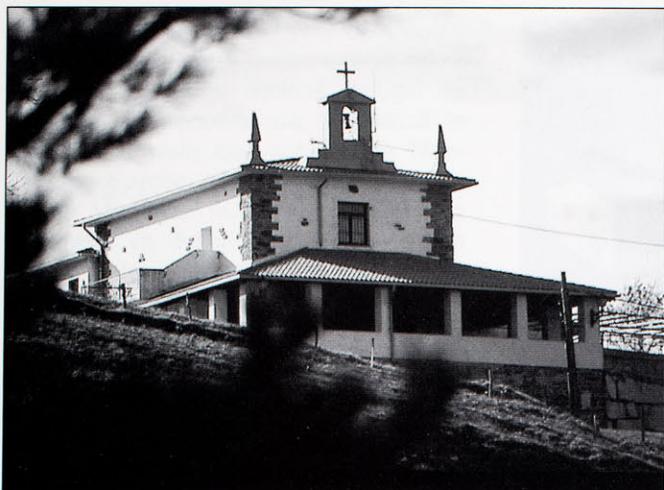
En el año 1596, doña Isabel de Lobiano e Ibaseta, niña de 12 años de edad, se fugó del convento de las monjas Agustinas de Areicieta, donde estaba recluida, con su amor furtivo, Pedro de Idiaquez, segundón y posible heredero de la ilustre familia. Ambos prepararon la huida ayudados de amigos, familiares, clérigos y monjas. El revuelo que se formó en la sociedad de aquella época fue muy grande y enfrentó durante muchos años a las dos importantes familias. (2)



Mutriku. A la izquierda la casa torre de Aritzeta.

Para iniciar el recorrido nos hemos de situar en el camping Aitzeta de Mutriku, fuera del casco histórico de la Villa, en dirección a Deba, lugar donde se asienta la antigua casa torre del mismo nombre, llamada también Aritzeta.

Desde el mismo camping, con permiso de sus propietarios, hay que tomar una pista de cemento que por detrás de la casa remonta en dirección Este llegando enseguida a un altozano donde está el restaurante San Juan. En este lugar hacia la derecha se ve la ermita del Calvario hacia donde nos dirigiremos y, hacia la izquierda siguiendo la costa, en día claro, se domina el otro extremo del territorio foral con Jaizkibel y Peñas de Aya al fondo, en el horizonte. Tomaremos la carretera que sube suavemente y a unos 200 mts. hay que desviarse por el camino de la derecha. Este camino enseguida se bifurca y tomaremos el de la izquierda, que sube internándose entre arboles y arbustos; abedules, acebos y algún pino nos acompañarán en la suave pendiente hasta la ermita de Santa Cruz del Calvario. Este edificio es de 1900, restaurado en 1940 y está asentado sobre los restos de una anterior ermita citada ya en 1625 por Lope de Isasti, en su interior conserva el exvoto de un velero y un retablo noeclásico.



Ermita del Calvario.

A esta ermita acuden en setiembre los marineros con sus familias. Pegante a la ermita hay un bar con restaurante y desde la plazoleta que existe a su costado se divisa la villa marinera y gran parte de la costa. Desde el camping hasta esta atalaya se tarda media hora escasa.

Proseguiremos el viaje por la carretera hasta el collado del Alto del Calvario (233 mts), en la carretera que va de Mutriku hacia el barrio de Astigarribia. Hacia la izquierda y siempre bajando por la carretera nos acercaremos hasta asomarnos al citado valle de Astigarribia. Algo antes de acceder a la pista que hacia la izquierda baja hasta la iglesia de San Andrés, podemos ver a la derecha un gran calero bien conservado, usado por última vez hacia 1930 y perteneciente al caserío Torre.

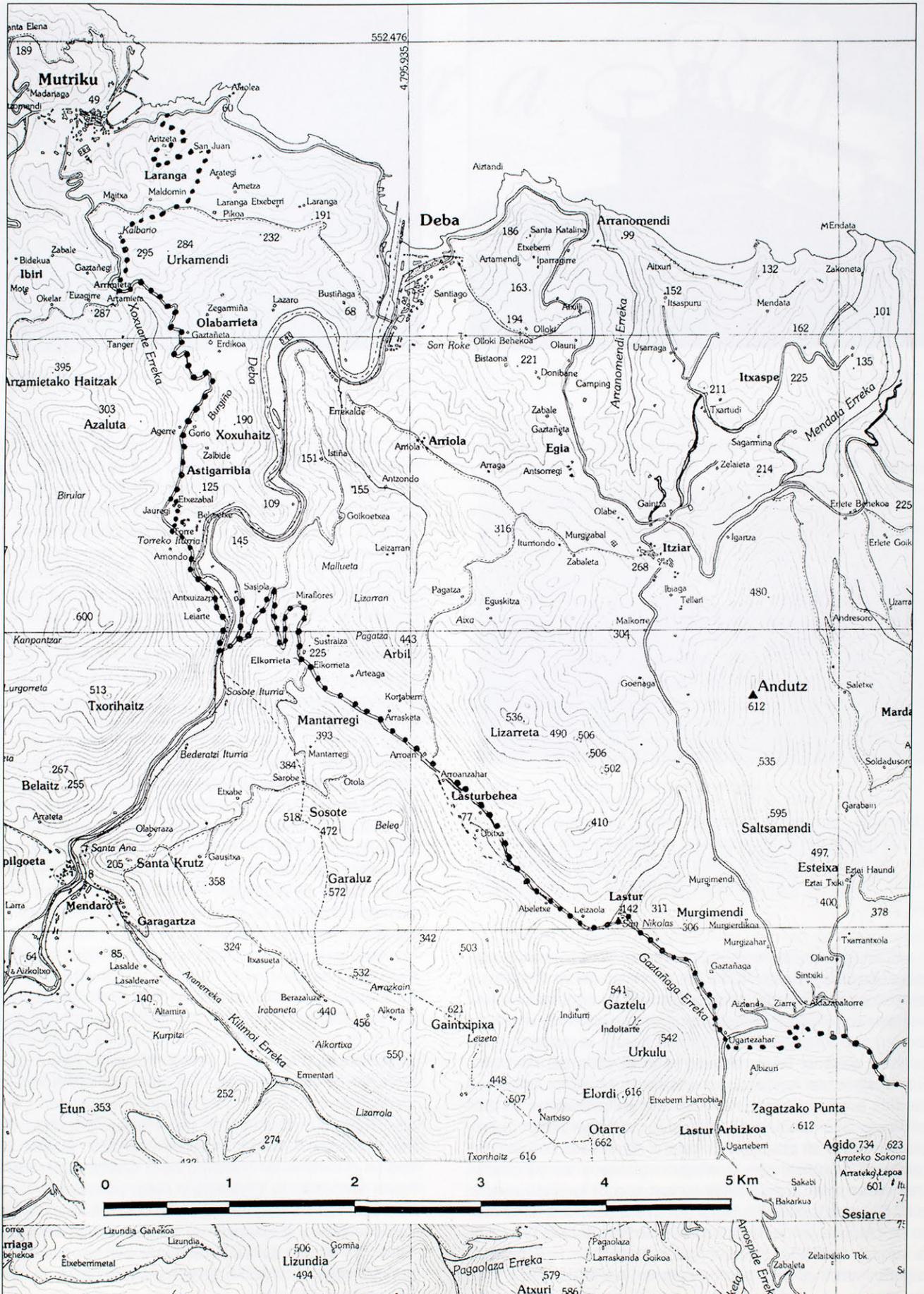
Pasando junto a las antiguas casas-torre Jauregi y Etxezabal, con recios muros de piedra, descenderemos por lo que queda del antiguo camino medieval y que hasta 1983 aún de veían los cantos redondeados que empedraban el suelo. Ahora el duro cemento ha tapado los desgastados guijarros.

El antiguo monasterio de San Andrés de Astigarribia aparece citado en el año 1080 (en S. Millán de la Cogolla) y posee como elemento característico de su arquitectura, una ventana con 4 arcos de herradura, de aspecto muy arcaico y factura prerománica. La llave de la Iglesia la guardan en el cercano caserío Torre, situado junto al vado del río Deba. San Andrés de Astigarribia tiene mucha historia entre sus piedras y bien merece una reposada visita, aunque en este año esté falto de una cuidada restauración por haber aparecido carcoma en el suelo de madera. Además el conjunto del barrio se completa con la antigua calzada y las ya citadas tres casas torre. Como datos curiosos, aquí fue bautizado el niño Cosme Damián Txurruka (en 1763) y en otro documento se cita que ya por esta zona se dedicaban a la pesca de la angula en 1804, al igual que lo hacen en la actualidad algunos vecinos del barrio, durante las frías noches de invierno.



Valle del río Deba. A la izda. Sasiola y Antzuitza, en el centro Astigarribia y a la derecha el collado del Calvario.

Continuamos nuestra marcha subiendo desde la plazoleta de la iglesia hasta la carretera que se dirige hacia el Sur, en dirección a Sasiola, pasaremos sobre el caserío Antzuitza, antiguo embarcadero y ferrería del Deba, situada a unos 5,5 Kms. de la desembocadura del río, dominando las ruinas del Monasterio de Sasiola, situado al otro lado del cauce. Desde aquí se suministraba la vena a los ferrones del valle de Lastur, por el camino que seguiremos, alcanzando el collado de Elkorrieta que vemos enfrente, hacia el Este. Llegaremos a la carretera N-634, junto al puente de la carretera N-634. Abandonamos el término municipal de Mutriku para entrar en el de Deba. Debemos ir hacia Sasiola, por lo que seguiremos a la izquierda dirección Deba para buscar la orilla derecha del río. Llegados a Sasiola deberemos imaginar como por este lugar debieron cruzar los novios que huían desde Mutriku acosados por sus perseguidores. En 1596 el endeble puente estaba caído por lo que, con el fuego en los talones, cruzaron a tropel y pereció ahogado el clérigo de Zestoia, Domingo de Erkizia probablemente por causa de herida de piedra lanzada por los perseguidores. Sobre el Monasterio de Sasiola ya se ha escrito mucho y solo unas líneas antes de proseguir. Fundado en 1503 por la familia Sasiola-Licono, fue el segundo monasterio franciscano de la provincia. Hoy bajo la advocación de San Antonio, posee un hermoso pero semiarruinado retablo de nogal, realizado con traza de F. de Ibero en 1773. Junto al monasterio se encuentra el caserío Sindika, restos del frontón de pelota, parte del derruido claustro y algunas paredes de la torre Sasiola, junto al río. El topónimo del lugar está citado en el año 1394. Desamortizado en época de Mendizabal, hoy en día es un Monumento desamparado. En este mismo verano, con los campos de trabajo de Kutxa algunos jóvenes van a limpiar y adecentar lo que queda de las ruinosas paredes, dirigidos por arqueólogos de la sociedad Aranzadi. Desde Sasiola, hito en el camino de Santiago de la Costa, deberemos subir hasta el collado de Elkorrieta o Artia, para entrar en el valle de Lastur, pasando junto al caserío Miraflores ("Millapros"), con saeteras y entramado de madera en su fachada Este. Para ello remontaremos la carretera que nos llevará en fuerte pendiente, cruzando bajo la autopista hasta el collado de Elkorrieta, a 190 mts.



A nuestra espalda el valle del Deba y el monte Arno, impresionante mole caliza tejida de cerradas encinas, refugio de jabalíes y antepuerta de Bizkaia, a la derecha la pista que sube hacia Mantarregi y Sarobe, dos interesantes caseríos de Mendaro, fruto de otro recorrido caminero ya descrito anteriormente en esta revista, que conservan dos pequeños hórreos en sus cercanías y otros interesantes elementos etnográficos. De frente el valle de Lastur, único, cerrado, pequeño y acogedor, recoleto como ninguno, gran desconocido hasta hace muy pocos años, con varios caseríos dispersos, alguno dedicado al agroturismo como apoyo a su ligera economía.

Por el valle seguiremos la marcha en dirección Este. Algunos caminos a media ladera están muy cerrados por lo que no tenemos otro remedio que proseguir por la estrecha carretera que recorre el fondo del valle. La vista se recreará con el disperso caserío y con las dolinas de sus prados, sobre todo en los cercanos a Arruan Zahar. Este caserío tiene una cruz grabada en su fachada y conserva un interesante "perratoki" en la parte trasera. En la zona existen numerosas cuevas con yacimiento prehistórico, sobre todo en la ladera izquierda de la marcha. Merece la pena recorrer el valle sin prisas, dominando el frescor de la mañana, a contraluz. Al fondo, siempre vigilante el monte Gaztelu, sobre la ermita de San Nicolás. Un poco antes de llegar al núcleo del barrio de San Nicolás de Lastur, habremos pasado junto al caserío Leizaola, caserón cuadrilongo de recia hechura, con escudo esquintero de los Leizaola-Ibartola, con muchas historias y leyendas en sus muros. Se dice que bajo alguna de sus puertas de entrada hay enterrada una campana de oro... El invierno es muy rudo en este valle, puesto que casi no entran los rayos de sol y es muy húmedo. Se dice que el día de la Candelaria comienza a dar el sol en la esquina del tejado de Leizaola.

Aquí, ante la ausencia de peligro por estar lejanos de Mutriku, la comitiva que huía desde Sasiola paró a tomar sidra de la mano de sus moradores, costumbre que nos habla de la cierta confianza e incluso del poderío y amistad de algunos de los que ayudaron en la hazaña, como Juan Pérez de Lili, con los moradores del caserón.

Algo más adelante llegaremos al núcleo rural de San Nicolás de Lastur, que es una plaza de toros permanente, hay bar-restaurante y tiene dos molinos en uso (Plazaola). A mediados del siglo XV se tiene conocimiento de la existencia de varias ferrerías en la zona (Leizaola, Goicoolea) y el topónimo Lastur ya está citado en 1394 en los documentos de las primeras Ordenanzas Municipales de Deba. Seguiremos por la estrecha carretera que sube, dejamos a la izquierda el caserío Goikola y proseguimos hasta el cruce de Ugarte Zahar. Tomaremos hacia derecha la carretera que va en

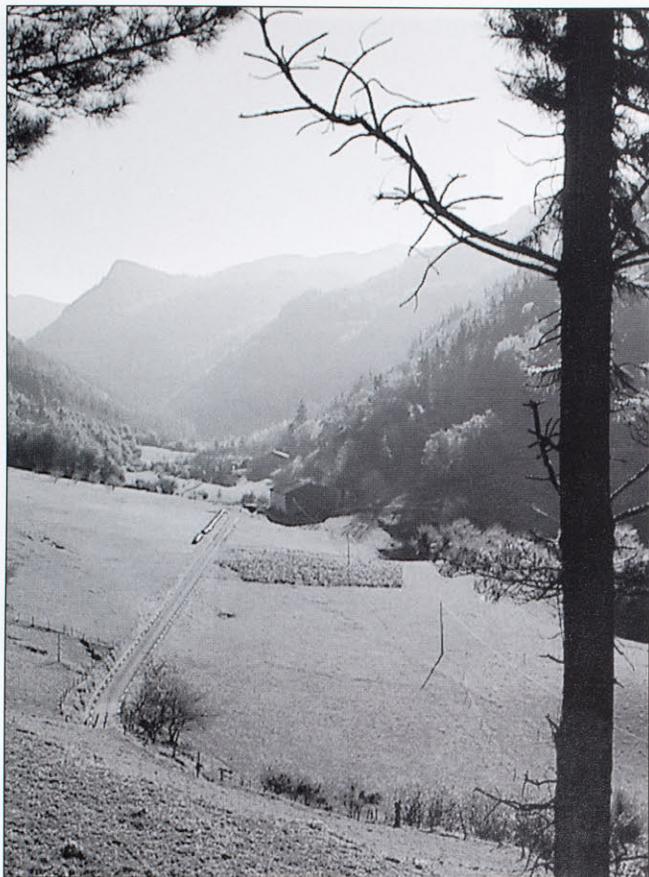


San Antonio de Sasiola.

dirección a Madariaga y enseguida la abandonamos porque nos desviaremos hacia la izquierda para subir por la pista hacia el caserío Albizuri. En Albizuri hay una serrería industrial y conserva un antiguo lagar restaurado. Si seguimos el itinerario llegaremos hasta la carretera que remonta hacia el barrio de Endoia siguiéndola hacia la derecha. Al llegar al alto (a 409 mts.), en vez de seguir la carretera que lleva a Zestoa, tomaremos una pista de cemento en dirección Sur, hacia la derecha, junto a una torreta metálica. Estamos en el punto más elevado del recorrido, y hacia la mitad del itinerario. Este puede ser un buen punto para tomar la decisión de seguir o volver en otra ocasión. Ahora abandonamos la cuenca del valle del río Deba y entramos en la del Urola.

Esta pista nos lleva hasta el caserío Beliososro Bekoa tras haber pasado junto a un par de interesantes lavaderos y una antigua fuente junto al caserío Beliosoro Goikoa. Al llegar al citado caserío se acaba la pista de cemento y deberemos tomar un camino de tierra hacia la derecha que, llanando nos acercará a los tres caseríos Olazabal. Seguimos en territorio del municipio de Deba.

Antes de llegar a la zona de los caseríos Olazabal habremos cruzado una puerta y seguido de frente, hacia el Este, ligeramente a la izquierda y descendiendo suavemente. De frente la mole de Izarraitz con sus más de mil metros de altura en la cima del Erlo. De nuevo una pista de cemento servirá de base para descender rápidamente hasta el caserío Olazabal Bekoa, con interesante entramado de madera. La pista continúa hacia el fondo del valle de Goltzibar y en breve llegaremos al cruce donde se asienta la colina de Ekain que la veremos a nuestra izquierda, con su famoso yacimiento de pinturas magdalenienses. La cueva con las pinturas está cerrada al público y existe un proyecto para su reproducción en las cercanías. Entramos en territorio de Zestoa.



Valle de Lastur.

Río abajo, junto al arroyo Sastarrain, pasando cerca de la antigua ferrería, llegaremos hasta el palacio Lili, monumento único y singular, de estilo gótico, impresionante por su hechura pétrea y la majestuosidad de sus ventanas. Nuestra antigua comitiva llegó a este lugar, sudorosos por la premura de su huida y se quedaron a cenar en casa de Juan Pérez, componente de la comitiva y dueño del lugar. Los de Mutriku hacía ya tiempo que habrían desistido de su persecución por la incomodidad de sentirse en tierras ajenas. Cenaron tranquilamente, en familia, junto con el clérigo Martín de Zubiaurre.

Bajo el palacio, junto a la casa Lilibea nos encontramos con la carretera que llega del barrio de Endoia, debemos seguirla hacia la derecha, cruzar bajo el puente del antiguo ferrocarril del Urola, para llegar hasta el puente de Zubiaurre y su fuente del año 1792 (hecha bajo el reinado de Carlos IV) y, sin cruzarlo, seguir unos metros a la derecha hasta remontar al antiguo trazado del ferrocarril. Al otro lado del puente queda la villa de Zestoa. Seguir a la izquierda, pasando sobre el campo de fútbol y cerca del yacimiento de Irikaitz (del Paleolítico Inferior), siguiendo el trazado de las antiguas vías, en unos 500 mts. llegar hasta la antigua estación hoy en desuso. Abandonar el trazado

del antiguo ferrocarril y cruzar uno de los dos puentes sobre el río Urola hasta llegar a las cercanías del Balneario de Zestoa. Ahora llegamos al tramo de carretera con mayor tráfico del recorrido, la Gi-631, que deberemos seguir sin abandonarla hasta llegar a Azpeitia. Seguiremos a la derecha la citada carretera y en unos dos kilómetros estaremos en el cruce de Lasao. Merece la pena una visita a este pequeño núcleo rural (con un desvío de unos 300 mts.). Por aquí pasó San Ignacio de Loyola en el año 1535 cuando desde París volvía hacia Azpeitia.

Los huidos también pasaron por aquí, suponemos que con mejor cuerpo, después de haber cenado, cerca de entrada la primera noche veraniega, puesto que hacia las diez de la noche ya estaban en la casa de los Zabala de Azkoitia, según algunos testigos.

Desde Lasao deberemos seguir por la carretera durante los 5 Kms. escasos que nos separan de Azpeitia, que atravesaremos por el centro del casco histórico, bajo la mole caliza de Izarraitz. Azpeitia fue fundada en 1310 en el lugar de Garmendia de Iraurgi, siendo posteriormente confirmada con el nombre de Salvatierra, concediéndosele la iglesia-monasterio de San Sebastián de Soreasu. Por aquí pasan los caminos que desde el valle del Oria van hacia el valle del Deba. La iglesia parroquial merece una visita y en frente se halla la casa Antxieta, de estilo mudejar, mandada construir en 1507 por el músico Juan de Anchieta. Cercano existe el lavadero Abitain, con fuente, del año 1842. Al otro lado del río, fuera del casco histórico se puede visitar la casa-torre Enparan, vigilando el vado del río, edificada en 1320 y demochada en 1457 por orden del rey Enrique IV. Esta zona fue el centro del origen de la guerra de banderizos entre los Parientes Mayores, precisamente uno de los bandos, el de Oñaz está localizado dentro del término municipal. Muchos personajes de los ilustres linajes fueron desterrados por Orden Real a tierras lejanas, dando por finalizado el conflicto que durante tanto tiempo había assolado estos valles.



San Nicolás de Lastur. Molinos y plaza.



Valle de Sastarrain. Al fondo el mazizo de Izarraitz.

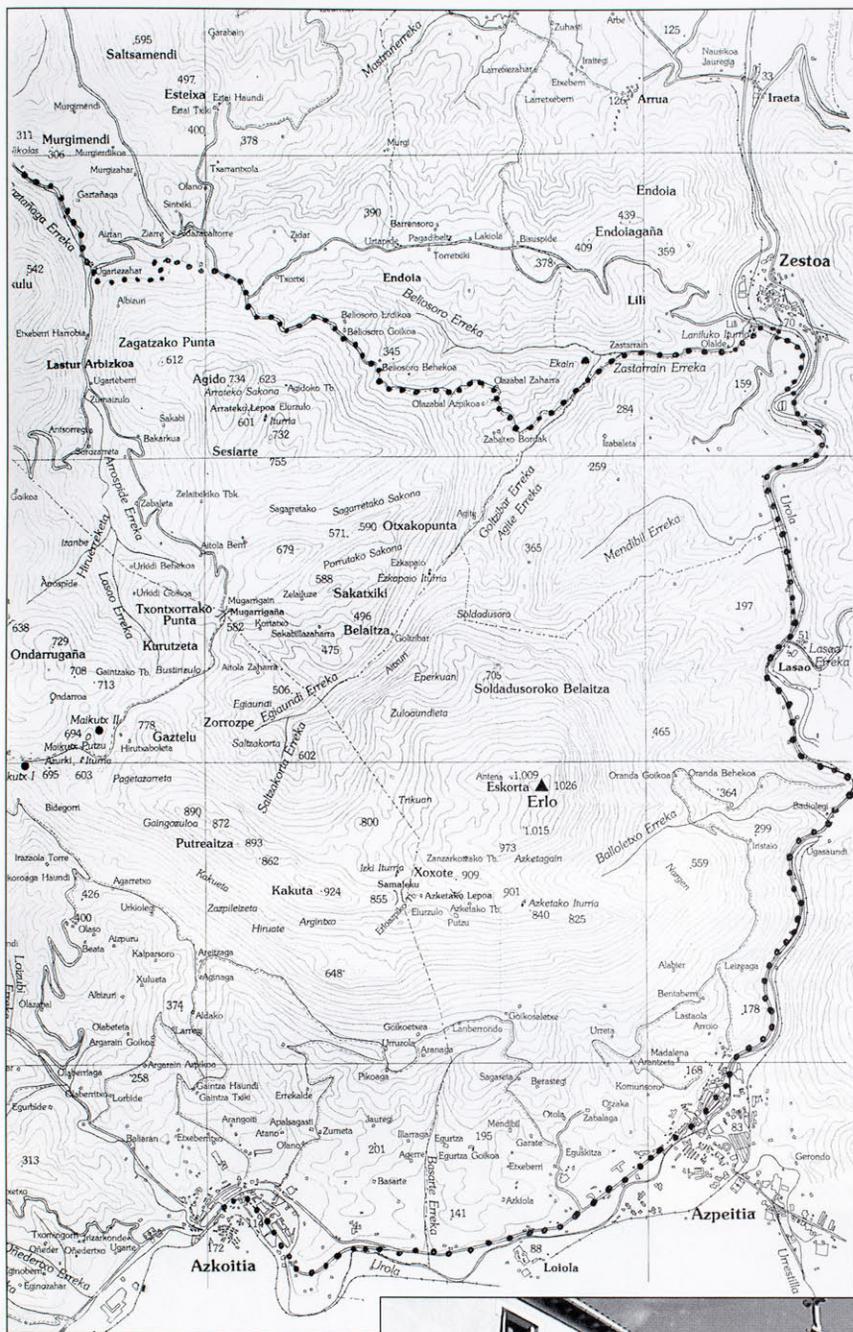
En el recinto original de la Villa también se pueden visitar otras casonas interesantes como la de Basozabal, del siglo XV. Pasaremos por la plaza mayor, con pequeño quiosco de música y el nuevo Ayuntamiento. Seguiremos dirección Suroeste hacia Azkoitia. La carretera nos lleva en directo hacia el Santuario de Loyola que vemos al fondo de la larga recta. Al llegar a este complejo monumental que rodea la antigua casa solar de los Loyola es posible visitar su historia y rememorar la vida de San Ignacio, que nació en este lugar en 1491. A la derecha de la ruta que hemos traído, cercana y algo elevada, está la ermita de Olatz, de finales del XIII, interesante lugar donde se celebraban las Juntas Particulares de Gipuzkoa.

Seguiremos nuestro caminar para recorrer el último tramo que nos separa del final de la excursión: 2,5 kms. hasta la villa de Azkoitia. Esta Villa se fundó sobre el valle de Iraurgi, de forma parecida a su casi homónima Azpeitia. Tuvo dos fundaciones, la primera como San Martín de Iraurgi en 1324 y la segunda, en 1331 a petición de sus pobladores, como Miranda de Iraurgi, sobre una heredad cercana, al otro lado del río, junto al monasterio de Santa María de Balda, propiedad de los Templarios.

Antes de entrar en el casco histórico podemos visitar, a la derecha, el palacio de Intxausti, cuna y origen del fundador de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País (en 1763), D. Francisco Xavier de Munibe e Idiaquez, Conde de Peñafloreda.



Palacio de Lili (Zestoa).



La entrada a la Villa no puede ser más satisfactoria, al cruzar el puente sobre el Urola: de frente la iglesia parroquial de Santa María la Real, de construcción iniciada a principios del XVI, a la izquierda la casa Idiakaitz Zaharra de estilo mudejar y a la derecha la impresionante torre Etxe Beltz, meta y colofón del recorrido, la vieja torre de los Idiaquez o Idiakaitz. La visión es reconfortante, el poderío de los Idiaquez dominando la entrada de la Villa y el control del paso del río. Hasta aquí hemos llegado sin prisas, siguiendo los pasos de Pedro e Isabel, que a finales del siglo XVI realizaron la ruta algo atropelladamente.

En realidad los novios no se alojaron en esta casa torre sino en la ya citada de Zabala, propiedad de la hermana de Pedro, doña Catalina, pero eso a nosotros ya no nos importa porque pertenece al pasado. El caso es que la unión matrimonial produjo un pleito duradero y engorroso entre las dos familias, la de Mutriku/Ermua y la de Azkoitia, con gran repercusión pública, implicándose también las autoridades provinciales e incluso intervinieron influyentes personajes de la propia Corte.

Una vuelta por la villa de Azkoitia nos servirá de respiro. Quizás la casa más emblemática sea la torre de Balda, origen de la fundación ya citada.

Lasao.





Casa Antxieta (Azpeitia).



Palacio Intxausti (Azkoitia).



Torre Balda (Azkoitia).

NOTAS:

- (1) Este artículo fue escrito originalmente para ser publicado en la revista de caminería Estrata nº 3 (Astigarraga), año 2000.
- (2) Castro, J. & Etxebeste, J.C. 1998. Revista Deba, nº 40, Udaberria 1998.
En este corto artículo se describen algunos detalles de la huida, coincidentes con el itinerario descrito.

Azpiazu, J. A. 1999. *Historia de un rapto*. Erein. Donostia. Este autor describe de forma minuciosa una interesante novela sobre los hechos acaecidos a finales del siglo XVI y lo que supuso para la sociedad vasca de la época. De recomendable y amena lectura, no exenta de cierta intriga y con un contenido histórico muy importante.



DEBA: Ermita de San Nicolás. Bº de Lastur.
Ilustración: Yulen Zabaleta

NUESTRAS ERMITAS EN FICHAS:

ERMITA DE SAN NICOLÁS (B^o de Lastur)

Situada en el centro del barrio de su nombre, se trata de un edificio rectangular de dimensiones totales de unos 23 m. de largo y 7 m. de ancho.

Está ya citada en la descripción de nuestra provincia que hizo el historiador Lope Martínez de Isasti, en 1625.

El año 1782, los vecinos de los 33 caseríos de la zona contrataron al clérigo Ramón Joaquín de Uzcanga para que hasta su fallecimiento se ocupara de celebrar misas en este templo los días de precepto, labor por la que se le pagarían 27 ^{3/4} fanegas de trigo al año (siempre que la fanega valiera más de 33 rs.).

Cuidaban de esta ermita los 29 caseríos de la zona, hoy reducidos a unas 20 familias, que en 1992 acometieron la restauración del techo, con un costo superior a los dos millones de pesetas, y en 1996 hicieron lo propio en su interior.

Se dice que hace años existía una imagen de San Nicolás tan vieja y estropeada que los

vecinos decidieron sustituirla por otra nueva. Como es preceptivo con todo objeto sacro, la talla vieja había que quemarla, pero dado que era muy grande se precisaba partirla para que entrase en el hogar. Un tal Naparra tomó entonces el hacha y al ir a cortarla se rompió el mango. Empuñó luego una gran porra y le ocurrió lo mismo. A la vista de esto, decidieron dejar a San Nicolás intacto junto al riachuelo que pasa tras la ermita, entre las zarzas. Pero ocurrió que al poco tiempo se desencadenaron terribles aguaceros que duraron tres días y tres noches, lo cual pronto se atribuyó a aquella vieja talla. Para darles la razón, el aguacero cesó en cuanto recogieron la imagen del río y la guardaron en la sacristía, donde se conservó hasta hace unos años, en que fue llevada a la parroquia de Itziar.

Otro fenómeno de carácter milagroso ocurrió en esta ermita con motivo de unas terribles riadas: el agua alcanzó una altura de casi un metro en el exterior de la ermita pero no entró en el interior, donde sólo se encharcó un poco el suelo.

Antxon AGUIRRE SORONDO

HERRIRUNTZ DEBAKO PLATAFORMA

Herriruntz Debako Taldea

Lau urte izango dira urrian, HERRIRUNTZ DEBAKO PLATAFORMA sortu zela.

Batzuetan ondo, besteetan ez hain ondo, baina, gure nahi hoberenarekin aritzen gara lanean behintzat.

DEBA aldizkariak eskaintzen digun tarte honetan, aurten egin ditugun gauzatxo batzuk azaldu nahi dizkizuegu.

Apirilak 7an, "EUSKAL PRESOK EUSKAL HERRIRA" lemapean, jaialdia antolatu genuen Zubelzu zineman, bandak, txalapartariak, trikitalariak, Lizarreta eta Olabe bertsolariak, Ana abeslariak, Goaz antzerki taldeak, Aitzuri abesbatzak, Fanbaltz eta Vade Retro musika taldeek, Gure-Kai dantza taldeak eta Kalez-kale txistulari taldeak parte hartu zutelarik.

Presoak gose greban egon zirenean, jendeari ur botelak banatu genizkion, presoak egoera larrian zeudela gogoarazteko.

Debako lau presok zigorraren 3/4ak bete dituztenez, (Teok, Kareagak, Elorrik eta Palok), maiatzaren 16an, Plataformako kide bat eta Alkatea, Gazteiza joan ziren. Han, Juanjo Martínez de Leuna jaunarekin, bilera egin zuten. Honek, Debatik eraman ziren datuak eta Eusko Jaurilaritzak dituenak (kasu batean izan ezik), batera datozela adierazi zuen. Gure asmoa, harremantetan jarraitzea da.

Bestalde, eta Udaletxearen bitartez, D.G.I.P. Ararteko, Defensor del Pueblo, Apezpiku eta Jaén, Soria, Basauri eta Ourenseko Zaintze Epaitegiei, idatziak bidali zaizkie.

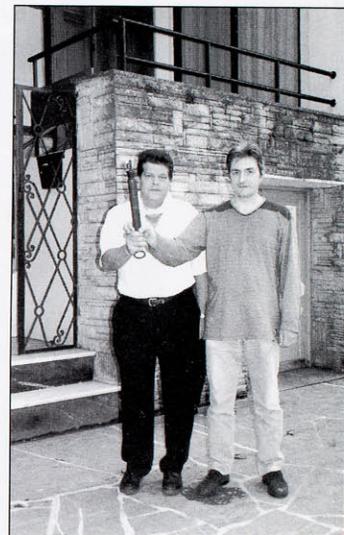
Azkenik "KATEA ETEN EZ DADIN" presoan aldeko MARCHA Debara ailegatu zen.

Ibilbidea, 100 metroka egin zen. Talde hauek izan ziren lekukoa hartu zutenak:

- Senideak
- Goaz antzerki taldea
- Piraguistak
- Gurutze Gorria
- Surfistak
- Itsas-Begi Elkartea
- Gazte Asanblada
- Gure Etxeko Elkartea
- La Lubina Elkartea
- Kultur Elkartea
- Banda
- Musika Eskola
- Osio-Bide Elkartea
- E.H.
- LAB
- Burdin Kurutz
- AEK
- Amnistiaren Aldeko Gestora
- Mendata Eskola
- Arrano Elkartea
- Preso ohiak
- Peña Osa



(Argazkia: J.L. Lazkano)



(Argazkia: J.L. Lazkano)

H	apirilak 7, ostirala gaueko 10etan, zubelzun
	erriko jaialdia
DEBARA	• LIZARRETA eta OLABE bertsolariak
	• GOAZ antzerki taldea
	• ANA abeslaria
	• AITZURI abesbatza
	• FANBALTZ taldea
	• GURE KAI dantza taldea
	• KALEZKALE txistulariak
	• VADE RETRO taldea
	• BANDA
	• TRIKITILARIAK
• TXALAPARTA	
SARRERA 500 pta.	EUSKAL PRESOK EUSKAL HERRIRA Herriruntz, Debako taldea

ETA KATEA ETEN EZ DADIN, JARRAI DEZAGUN LANEAN.

Vivencias de Deba

Ignacio M^a ZANGUITU CASTRO

Por fin, después de cincuenta años sin poder disfrutar de Deba más tiempo que el permitido por las circunstancias de cada época, me quedo, me quedo a vivir aquí. Aquí donde estos cincuenta años los recuerdo con añoranza. Nunca los olvidaré, aunque viva cien años.

Tendría siete u ocho años cuando sentí mi primer impacto emocional. Callejeando por el pueblo, me topé con el carro de Carlos Monte cargado de botellas de gaseosa, sifones y cervezas. Subido al mismo iba un chico algo mayor que yo armado con una impresionante vara dispuesto a impedir que la turba de chavales que seguían al carro se arrimara lo más mínimo.

Aparenté indiferencia y surtió efecto. Al parecer le caí bien y me hizo una seña para que compartiera con él su privilegiado trono. Aquel día fue el primero de muchos otros que siguieron en años sucesivos, pero posiblemente fue el más emocionante.

Luego recuerdo el día en que se escapó un toro de los corrales de Osio y el gran Bixente Txatua nos subió a todos los menudos a una roca y se quedó a protegernos a todos con una makila. Afortunadamente atraparon al toro en el monte.

La tamborrada la recuerdo como una cosa alucinante. La dirigía un señor que a mí me parecía gigante. El estruendo de los tambores y el resplandor de las antorchas causaban en mí un efecto que ahora mismo no puedo describir. El seguimiento de la tamborrada era de lo más violento. Los más fuertes cerraban la calle impidiendo el paso y cuando la banda se había alejado lo suficiente arrancaban como caballos desbocados. En una

ocasión me metí en el ajo, posiblemente para hacerme el machito y me pasaron por encima todos los seguidores.

La corrida de los marineros era un derroche de gracia y habilidad. Las actuaciones de los hermanos "Txatua" y otros cuyo nombre siento no recordar eran memorables. Sabían manejar los novillos. Bailaban de academia y hasta conseguían que las señoritas de la colonia veraniega no desmerecieran bailando la jota.

Los embolados eran una fiesta. se arrimaban verdaderos expertos y al final a petición de la chiquillería aparecía "Txokorra" que devolvía el bicho a los corrales agarrándole por los cuernos.

En aquella época, yo debía ser bastante marchoso, ya que se me ocurrió aprender a nadar en la ría por mi cuenta, y si no llega a ser por un feriante que se lanzó dos días consecutivos a sacarme de la corriente, estas notas nunca hubieran sido escritas.

Los siguientes recuerdos, aunque antiguos, son más recientes. Los primeros cigarrillos en la oscuridad del cine Miramar con la playa a pleno sol, los primeros bailongos en Lasao por las tardes y anoten bien: ¡Hasta las 9 de la noche! Entonces no se había inventa-

do la Gau Pasa. Quizá por eso estoy todavía en este mundo.

Después, ya mayorcito, recuerdo con agrado los bailes en el Casino y en el frontón. El estreno de la "Marcha de Deba", la colocación del primer pañuelo rojo a San Roke y el progresivo embellecimiento de la villa, que no ha parado hasta este momento.



**Caja Laboral
Euskadiko Kutxa.
Con la Cultura
de Euskal Herria.
Nuestra Cultura.
Euskal Herriko
Kulturarekin.
Gure Kulturarekin.**



**CAJA LABORAL
EUSKADIKO KUTXA**

MEMORIA FOTOGRAFICA

Carmelo URDANGARIN
José María IZAGA

Tres Caseríos de Lastur ya desaparecidos

En las décadas de los años 60 y 70 numerosos caseríos del término municipal de Deba que quedaron deshabitados, al trasladarse sus habitantes a núcleos urbanos, buscando nuevos y mejores modos de vida. Con el paso del tiempo y la falta de uso, los edificios se fueron deteriorando y arruinando, la mano del hombre terminó, en varios casos con sus restos.

Hoy, algunos de ellos, solo quedan en la memoria de los que los conocieron.

De entre ellos podemos citar tres caseríos de Lastur ya inexistentes: Martinzuri o Martin Zuitz, Plazaola y Soarte.

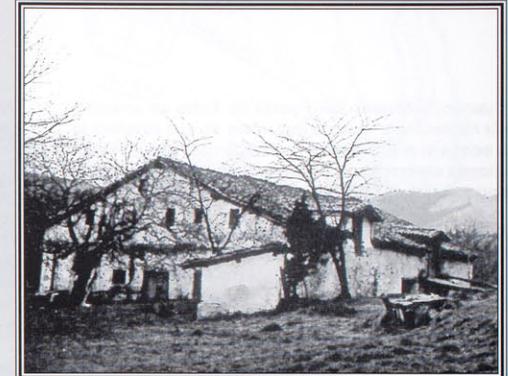
CASERÍO MARTINZURI: Estaba situado en el mismo núcleo de Lastur, entre la plaza y el frontón recientemente construido. Como se aprecia en las fotografías, era un edificio bajo y con una tejavana en su fachada principal. Quedó deshabitado hacia 1970 y desapareció totalmente unos años después.

CASERÍO PLAZAOLA: Estaba situado también en el mismo Lastur. Quedó deshabitado en la década de los 60, y en un estado ruinoso se derribó totalmente para dar paso a la carretera de unión con Sasiola.

CASERÍO SOARTE: Estaba situado a unos 200 metros de la carretera de Itziar a Lastur, entre los caseríos Txapasta y Aldazabal. Quedó deshabitado en la década de los 80 y pocos años después fue derribado para realizar, sobre su misma ubicación, una nueva construcción.



Vista general del caserío Martinzuri desde la plaza de Lastur.



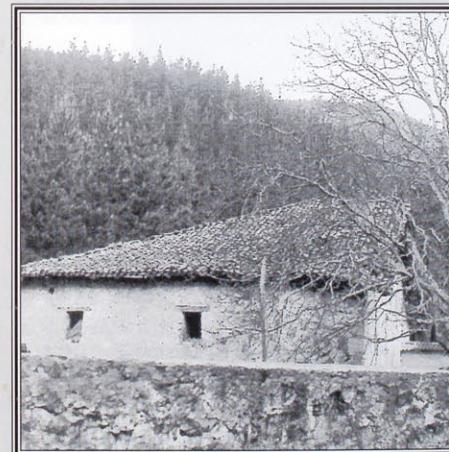
Caserío Soarte.



Ventana lateral del caserío Martinzuri.



Fachada del caserío Martinzuri.



Vista general del caserío Plazaola, en primer término el muro de cierre de la plaza.



El caserío Plazaola, desde la entrada a la plaza de Lastur.