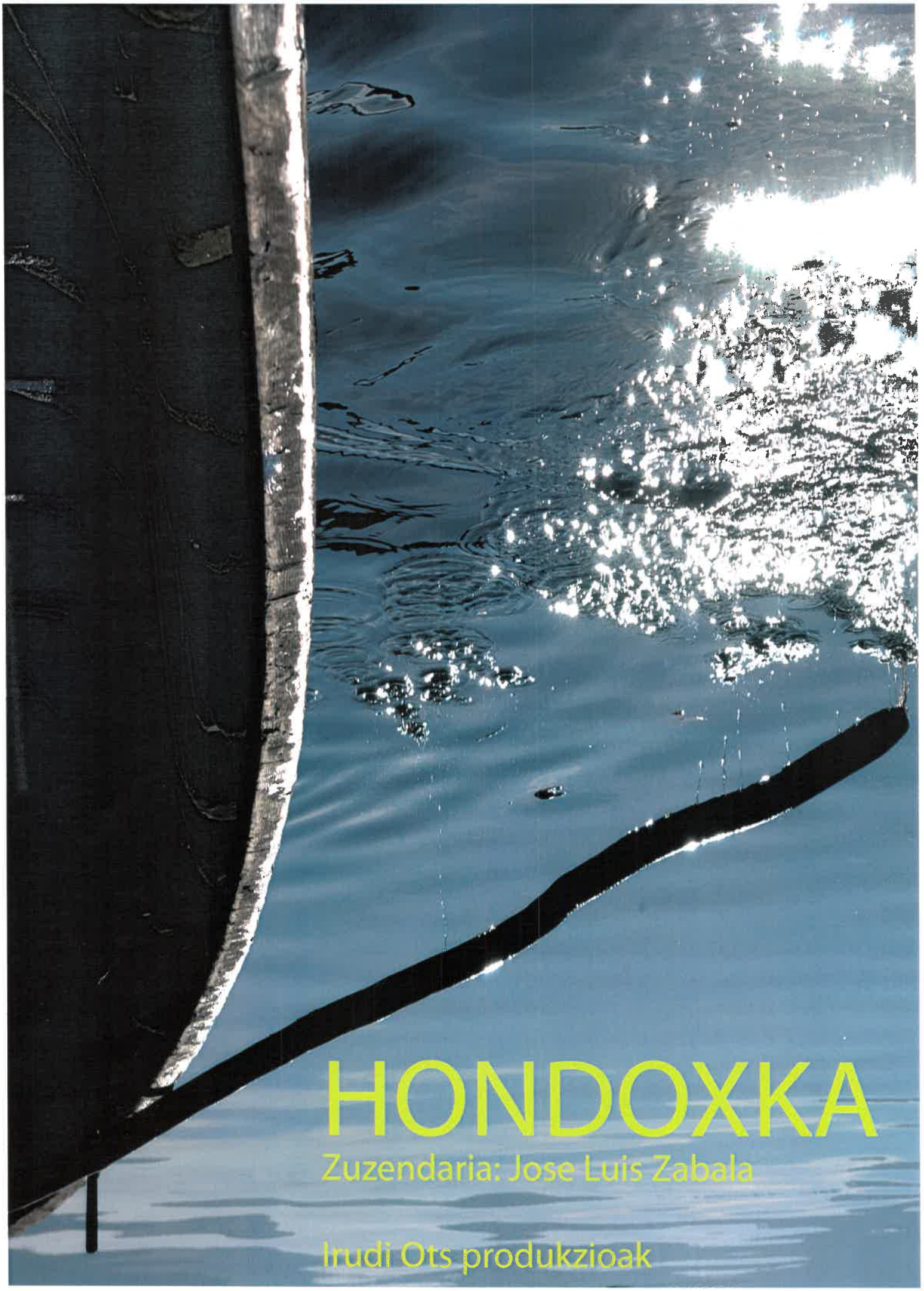


HONDOXKA

Zuzendaria: Jose Luis Zabala

Irudi Ots produkzioak

BIDASOAKO GABARRARIAK

Proposamen hau, Bidasoara eta konkretuki Irun eta Hondarribia hirietara egokituta dago. Hiri eta naturaren bihurtzeak, eta Jose Luisek egindako ikuste-dokumentuen edukiaren balioa emanda, gabarrariek pisua izan zuten herrietan eskaintzeko, baliozkoak izan daitezkeela uste dugu.

Gabarrarien bizitzaren eta historioaren inguruan jakinmin kulturala duten herrietan ere.

Proiektu hau, behar diren egokitzapenak eginez, edozein herritara eta espaziotara egokitu daiteke.

BIDASOAKO GABARRARIAK

Garai batean, gabarrek Bidasoa Ibaia kurritzen zuten. Eta gabarra horiei lotuta eta ibai horri bizimodu bat zegoen. Jose Luis Zabalak, bizimodu hori, gabarra horiek eta maneiatzen zituztenen irudiak jaso zituen.

Erakusketak, testuez lagundutako ehundaka irudi biltzen ditu, eta Jose Luisek Bidasoako azken gabarrariei egindako elkarrizketen film laburrak ere. Testuen erredakzioan, Mertxe Tranche historiagilea elkarlanean izan dugu, Sagrario Arrizabalaga artxibozainaik, argazkien aukeraketa egin du, eta José Mari Castillo argazkilariak eta bildumagileak, exposaketan ikus ditzazkegun zenbait irudi utzi dizkigu. Bestalde, Anaka Kofradiako eskultore eta lehendakaria den Gabriel Narzabalek, gabarra baten eskalaz egindako kopia bat egin du.

Proiektu hau, Irungo Udalak bultzatua izan dela aipatu nahi dugu.

Erakusgaia ondorengo gaiekin banatuta dago: "Gabarrariearen aisia", "Ibaiko ontziak: gabarrak eta txalantak", "Itsaladien inperiora", "Ingurunea aldatzen da", "Aisia, Turismoa eta Zubiak". Horrez gain, Hondoxka dokumentala eta gabarrari historikoei egindako elkarrizketen ikus-entzunezkoak, proiektatzeko aukera:

- Hondoxka 59min
- Miguel Iridoi, 4min
- Miguel Arruabarrena, 14min
- Ignacio Carrillo, 16min
- Biriatuko Gabarrariak, 17min
- Jean Battite Lekuona eta Pierre Aprendiztegi, 13min
- Alper kantur Hondartza, 17min.

GABARREROS DEL BIDASOA

En un tiempo las gabarras recorrían el Río Bidasoa. Y unido a esas gabarras y a ese río había un modo de vida. Jose Luis Zabala recogió en imágenes, esa forma de vida, esas gabarras y las personas que las manejaban.

La muestra incluye un centenar de imágenes, acompañadas de textos, así como varios cortos con entrevistas realizadas por Jose Luis a los últimos gabarreros del Bidasoa. eta JLa historiadora Mertxe Tranche ha colaborado en la redacción de los textos; la archivera Sagrario Arrizabalaga ha seleccionado buena parte de las fotografías y el fotógrafo y coleccionista José Mari Castillo ha cedido algunas de las imágenes que pueden verse en la exposición. Por su parte, el escultor y presidente de la Cofradía Anaka, Gabriel Narzabal ha realizado una reproducción a escala de una gabarra.

Este proyecto ha sigo impulsado por el Ayuntamiento de Irun.

La muestra está distribuida con los siguientes bloques temáticos: "El oficio del gabarrero", "Embarcaciones fluviales: gabarras y alas o txalantas", "El imperio de las mareas", "El medio se transforma", "Ocio y turismo y Puentes". Además se proyectan varios audiovisuales con las entrevistas realizadas por José Luis Zabala a gabarreros históricos más el documental Hondoxka:

- Hondoxka, 59min
- Miguel Iridoi, 4min
- Miguel Arruabarrena, 14min
- Ignacio Carrillo, 16min
- Biriatuko Gabarrariak, 17min
- Jean Battite Lekuona eta Pierre Aprendiztegi, 13min
- Alper kantur Hondartza, 17min.

GABARREROS DEL BIDASOA

Esta propuesta de exposición está adaptada o tiene una visión del Bidasoa y en concreto de la ciudad de Irun y Hondarribia. Su transformación urbana y de la naturaleza, pero dado el valor del contenido de los documentos visuales realizados por José Luis, creemos que pueden ser muy válidos para ofrecerlos en otras localidades donde los gabarreros fueron protagonistas. Incluso también en localidades que tengan interés cultural en conocer la vida y la historia de los gabarreros.

Este proyecto se puede adaptar a cualquier localidad y espacio con los cambios que sean precisos.

ALDATU EGITEN DA INGURUNEA

EL MEDIO S E TRAN SFORM A

Urbanizazioak eta haren premiak zuzenekoa eragina izan zuten gabarraren gain eta haien jardueretan. Esku-hartzen erabiltzeko lagiko harasiren aurrekoa eskuara handiak eragin zuen harea ateratzeko metodo erasokorragoak erabiltzea, eta ondorioz, mekanizatu egin zen lana. Lehendabiziko dragatzeko makinak ittsi ziren, 30 tm-ko gabarrarainak lagundurik. Ontzi horiek, haziera batean, mareen gorabeherak aprobetxaturik eta pertikak lagun baitzen ibiliz aurrera eta atzera, ordura arte berezia, baina gutxiri erantsi zokiaren motorrak eragindako atzo-ontzi bilakak. Jarduera horiek, bere aldetik, emberaxko beste gune batzuk okupatzeko eta hondatzeko ekarri zuen berekin batean, esate baterako Plaiaundi eta Oxinbirbil baitziren ontziletako zarrak ateratzeko.

La urbanización y sus necesidades influyeron también en los gabarreros y en sus actividades. La gran demanda de arena del río destinada a la construcción hizo preciso el empleo de formas más agresivas para la extracción de arena, que hubo de mecanizarse. Primero llegaron las dragas, acompañadas por gabarronas de hasta 30 tnm. Estas embarcaciones se desplazaron, en un principio, aprovechando el flujo de las mareas y con la ayuda de pértigas, como había venido siendo tradicional, pero pronto se les añadieron pequeños remolcadores a motor. A su vez, esta actividad supuso la ocupación y deterioro de nuevas zonas de ribera, como Plaiaundi y Oxinbiribil, destinadas a la descarga de las embarcaciones.

Garaiko ittsi diren ponpa motodunak eta suzgatzeko makinak, harea zuzenean ateratzen zuten hareazko hondoak eta bidaia bakoitzean 30 tm-ko ontziak betetzeko gai ziren.

Más tarde aún, llegaron las motobombas o chuponas, que extraían directamente del fondo arenoso, y eran capaces de llenar barcos de hasta 200 tnm por viaje.

Baina, aztarnean, jarduera horiek aide bar askoak ekarri dituzte berekin batean: desagertu egin dira gabarrak, eta harea ateratzean utzi zioteneko bete egin da Ibai hondoa, behin eta berriz gertatzen diren uholdean ondoriozko lertuz.

El final de estas actividades, sin embargo, ha supuesto también graves inconvenientes: no sólo han desaparecido las gabarras, sino que, al cesar la extracción de arena, el fondo del río se ha colmatado, empeorando las consecuencias de las recurrentes crecidas.

Aldardi horiek garitu egin behar zaile, tamaiez. Baia ozpatzu sinergatzenak ere botatzeko zaborategi gisa bazik ikusteko gai ez diren herritar askoren sentiberatasun eta hezkeria gabezia, honekin batera aurkezten ditugun argazkiak erakutsiko ditu.

A todos estos factores hay que añadir, desgraciadamente, una falta de sensibilidad y educación de muchos ciudadanos y ciudadanas, incapaces de ver el río sino como un basurero donde verter los objetos más inverosímiles, como muestran algunas de las imágenes que acompañamos.

Hala eta guztiz ere, ibaia lehengoratzeko eta garbitzeko proiektuak eraman dira buruta, udalak bultzatuta batzuk mugaz gandiko erakundeek bultzatuta beste batzuk, bioditerstasea berrezteko, espezie inbaditzaileak desagerarazteko, arrainak ugaritzeko (bereziki lokimak ibaetan gora egin dezaten) eta urak garbitzeko. Baina oraindik astabidagai da Ibai hondoa garbitzeko egokitasuna.

Con todo, se han sucedido diferentes proyectos de regeneración y limpieza, algunos de iniciativa municipal y otros incluso transfronteriza (Ridur), destinados a asegurar la biodiversidad, la desaparición de especies invasoras, la riqueza piscícola (especialmente, la remontabilidad de los salmones) y la limpieza de las aguas. La idoneidad o no de limpiar el fondo del río, sin embargo, sigue sujeta a discusión.

BIDASOA IBAIAREN GAINEKO ZUBIAK

PUENTES SOBRE EL BIDASOA

Aurrean aipatu dugun bezala, hartzen ela bi ibaiertzei artean zubi egonkorrik eraikitzeko aukerak arbuiatzen mendiak eman ela gero, aukeraren, XIX. mendearen erdialdera, Behobian eraiki zuten Frantziako lehenengo igarobide. Frantziako indar inbaditzaileak ordura arte erabili zuten lekua aukeratu zuten zubia eraikitzeko, bi hori lehor geratzen ziztzen udan ela Erregio Ibiltzen baitzegoen.

Tras siglos sospechando (muchas veces con razón, como demuestra la historia) de las intenciones del vecino y rechazando la posibilidad de edificar puentes estables entre las dos orillas, por fin, a mediados del siglo XIX se construyó en Behobia el primer paso a Francia. Se eligió para ello el lugar por donde tradicionalmente habían venido las fuerzas invasoras francesas, un vado que era practicable en verano y que aprovechaba el recorrido del Camino Real.

Hala ela gurtiz ere, urte gutxi batzuen buetan, Espainiako Igaradako Burdinbiden Konpainia beste toki bat aukeratu zuen Hendaia ela Irun arteko trenbidear sortu egiteko, ela toki hori gabarrarik eskaintzen zuen zuhaitz lehenik: Santiago aldeko ari gara, ela behin orduko Hilan sartuta, Plaiaundiko pedunar.

Apenas unos años más tarde, sin embargo, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España eligió otro lugar para el paso del ferrocarril entre Hendaia e Irun, un lugar que también había sido tradicionalmente utilizado por los gabarreros: el punto de Santiago y, ya entrando en la entonces Villa, las marismas de Plaiaundi.

Hainbat urte geroago, XX. mendeko 3. hamarkidean, oraia ere igaro ahal izango zen leku horretatik. Orduan, bat batean, beste bi zubi berri gehitu zitzaizkien ordura arteko bat. Donostiatik Mugara iristen zen burdinbidearena (Topoa) ela Zubi zaharra, Irungo Udaletik ozonik ordaindua ela aurten ehun urte bateko dituena.

Hubo que esperar varios años, hasta la segunda década del siglo XX, para que ese punto pudiera ser transitable también a pie. Entonces, de pronto, dos nuevos puentes se añadieron a los existentes hasta entonces: el del ferrocarril San Sebastián-Frontera (el Topo) y el puente de la Avenida, íntegramente financiado por el Ayuntamiento irunés y del que este año se celebra el centenario.

Ibaia ugari dirs Bidasoa aldetik alde igorotzen diruten zubiak, emberak, udalerriak ela Estatuak lotzen dituztenak. Ibaizuk aipatzearren, hortxe ditugu lido geruzari, Endaitzakoa, Beitzeniakoa, Muroakoa, Andreseneko, Zubitxikoa, Zubi berrikoa, Errotazaharakoa, Santiagokoa, Jaitzubiakoa, Santiagoko zubi berria, etab.

Pero son infinidad los puentes que cruzan el Bidasoa, comunicando sus riberas, sus municipios, sus Estados. Por citar algunos, ahí tenemos (o teníamos), el de Endaitza, el de Beitzenia, o lo de Muroa, Andreseneko, Zubitxiki, Ubi berri, Errotazahar, Santiago, Jaitzubia, el puente nuevo de Santiago, etc.

ALDATU EGITEN DA INGURUNEA

EL MEDIO S E TRAN SFORM A

Mugagabeak dira bidasoarrak ibaitik lortutako aberastasunak: esate baterako, bertako lohiak estimatu bezain ospetsuak, Madriletara diligentzian eramaten zituztenak emaginengandik edo haren ordezkariengandik zerbait lortu behar zegoen bakoitzean; udaleriko lur aberats eta emankorrenak; ibaitako harriak; bidasoaren joan-etorriak; Europako gainerako herri-deetatik iristen ziren ideiaren komunikazioa.

Son infinitas las riquezas que los bidasotarras han obtenido del río: sus preciados y famosísimos salmones, que viajaban a Madrid en diligencia cada vez que era necesario obtener algo del monarca o sus representantes; las tierras más ricas y fértiles de la localidad; la arena de sus vados; el paso de viajeros; la comunicación con las ideas del resto de Europa...

Ibaina denboraren joanean, giza-lanak eraldatu egin du ibaia, eraldatu dituz haren ibilguak eta elementu guztiak. Prozesu hori azkartu egin zen aduanaren finkamenduaren Frantziako kapitalaren atxikitzako fabrikak Ibaiaren ertzetan egokitzen hasi ziranean, bereziki Behobia eta hirigunearen arteko tartean. Industria lizarrako lehenengo leurlak izan ziren, eta harrez gero ez dira alen isuri horiek, ameslartu baizik. Padurako eremu batzuk idortu egin dira (aeroportua, Intoxia, Zaisa) horiek industria edo merkataritza aprobetxamenduak emateko, eta ondorioz, estutu egin da Ibaiaren ibiguna eta ebaki egin zaizkio urari berezk zituen lurrak; baina urak beti ere eskatzen du berez duena.

Pero, a lo largo del tiempo, la acción humana ha ido modificando el río, no sólo en sus cauces, sino en todos sus elementos. Este proceso se intensificó cuando, a raíz de la llegada de la aduana (1841), las fábricas de capital francés comenzaron a instalarse en las riberas, especialmente en el corredor entre Behobia y el casco de la población. Fueron los primeros vertidos industriales, que no han cesado y crecido desde entonces. Algunas de las zonas de marisma se han desecado (aeropuerto, les Juncaux, Zaisa) con el objeto de destinarlas a aprovechamientos industriales o comerciales, estrechando el cauce y arrebatando al agua sus terrenos; pero el agua, siempre reclama lo que es suyo.

Prozesu hori sendotu baino ez du egin urtalarizazio azkarrak, batez ere hirugo hirlak 40. urteetatik jasan ledo gorabiz duenak. Hirlaren hazkundearl begira aldatu egin dira ibilguak, lurra ebatsi zaio padurari, hirl hondakinak isuri dira, eta horiek guztiek izaneko eraginz izan dute Ibaiaren biodibertsitatean eta uren kalitatean. Gainl bateko ikerketan onartutako sistema ekologiko eta laurakoreak azaro egin du hormigoiak eskaintzen duen erosotasunaren aurrean. Jarduera horien eraikuspen berezkl mingarri batzuk dira Dunboa emakiko karrefazio lanak egin ditzaten Gerrako Langile Presoen Batallaoko kideek agertzen dituten irudiak.

A este proceso ha contribuido la intensa urbanización que, sobre todo Irun, ha sufrido (o disfrutado) desde los años 40. Para el crecimiento de la ciudad, se han modificado cauces, se han robado tierras a la marisma, se han vertido residuos urbanos que han influido decisivamente en la biodiversidad fluvial y en la calidad de las aguas. El antiguo sistema de lezones, ecológico y sostenible, ha retrocedido ante la comodidad del hormigón. Algunos ejemplos de estas actividades son especialmente dolorosos, como las imágenes de los integrantes del Batallón de Trabajadores Prisioneros de Guerra que realizaron la canalización de la regata de Dunboa.

AISIA ETA TUR IS MOA
OC IO Y TUR IS MO

Bidasoa ibaren gainean zubiak iran baino lehen gabarrak ziren ibaia aldetik alde igarotzeko bitartekoa nagusiak. Baina gabarretan sartzen ez ezik pertsonak eta zaldiak ere garraiatzen zituzten ontzi haiek. Alcaldía de Sacas-en gabarrak erakutsiko kontratuek berariaz zehaztzen zituzten haien hondoek edukiko beharrezko sendogarrak, zaguzil moila desberdinen gurpilak hainbeste izatea ahal izateko kaiterik eragin gabe.

Antes de que existieran los puentes sobre el Bidasoa, las gabarras eran el principal instrumento para atravesar el río. En tiempos de paz, estas embarcaciones transportaban no sólo mercancías, sino también a personas y caballerías. Los contratos para la construcción de las gabarras de la Alcaldía de Sacas especificaban expresamente los refuerzos que su fondo debía tener, para que las ruedas de los distintos tipos de carruajes pudieran rodar sobre ellos.

Gerra garaietan, berriz, gabarrekin egiten zituzten zubiak armaden trenerik igarotzeko, eta zubi horietako batzuek urte askoan iraun zuten zutik ibaiaren gainean. Eta haiako defentsa jarrera baten lekukotasun gisa, bell presente (baita zalantzazko legezkotasuna zuten gauzako jarduerak jakin batzuk erreprimitzeko ere), hortxe zegoen MacMahón, Pierre Loti launsan zuela.

En tiempos de guerra, se hacían puentes con gabarras para el paso del utillaje de los ejércitos, puentes que en ocasiones permanecían durante años sobre el río. Y como testimonio de una cierta actitud defensiva, siempre presente (además de para reprimir algunas actividades nocturnas de dudosa legalidad), ahí estaba el MacMahón, con Pierre Loti a su frente.

Denborarekin joanean ibai portuen sare bat ehundu zen, pertsonak eta sargaiak kargatzeko eta deskargatzeko erabiltzen ziren portu horiek, edo, besterik gabe, nabigatzen ari ez zirenean ontziak lotuta edukitzeko. Haiatako batzuen izenak gure garaira arte iritsi dira arken gabarrarien memoriari eskerr: Santiagoko portua (Irunen eta Hendaian), Santa Engracia-koa, Mendelukoa, Azken Portukoa, Puntakoa, Lastaolakoa,...

Con el paso del tiempo fue creándose una red de puertos fluviales, que servían para la carga y descarga de personas y mercancías o, sencillamente, para amarrar las embarcaciones cuando no estaban navegando. Los nombres de algunos de ellos han llegado hasta nosotros gracias a la memoria de los últimos gabarreros: puerto de Santiago (en Irun y Hendaia), de Santa Engracia, de Mendelu, de Azken Portu, de Puntta, de Lastaola...

Baina bata eta bere emberak ohiturako espazio ere izan dira aspaldidanik: trainerak eta irrugabak ikusi iran dira bertan, gaur egun piraguak, amaiur eta ibil finkoko ontziak edo turistentzako ontziak ikusten diren bezalaxe; entzutetako eta amantza egiteko pompak iran da, igerileta bazkideak egiteko (Hiru Zubiak artako igerileta), oinez, bizikletaz edo patinez.

Pero el río y sus riberas han sido también un espacio para el ocio desde antiguo: en él se han visto regatas de traineras, del mismo modo que hoy se ven piraguas, botes de banco fijo o embarcaciones de turismo; ha sido lugar para la caza y la pesca, para las competiciones a nado (Travesía de los Tres Puentes), para el paseo a pie, en bicicleta o patines.

MAREEN INPERIOA

EL IMPERIO DE LAS MAREAS

Bidasoa ibaiaren garaiko zubien eraikuntzarekin eta trenaren eta automobilaren garapenarekin gabarak gero-eraz utzi egin ziren gerrako ontzi zaharren Gabarrak, ameriko gerra, hemen funtzionatu bi zeregin garatu ditzakeelarik eta bertako urpetaraino eraikuntza eta mantentze lanak eta harea atarateako lanak.

Con la construcción de los puentes sobre el Bidasoa y el desarrollo del ferrocarril y el automóvil, las gabarras fueron perdiendo su papel como embarcaciones de transporte. A los gabarreros les quedaron, además de la pesca, dos tareas fundamentales: la construcción y mantenimiento de los diques de ribera y la extracción de arena.

"ZOIAK"/ LEZONES

Mendian joanean bidasoarrak lurra irabazi zuen diren bezala, lehenik laborantza lanak egiteko eta gero, hirietan, irabaikundeak egiteko. Eta hori lortzeko, lurraren zikoiak edo "zoiak" deitzenak ateratzen zituzten itsasertzetik, eta zotal horiek urhesteak eraikitzeko erabiltzen zituzten paduraren aldean. Ibaiko uretatik isolatzeko. Behin urhesteakin -lezoia- erremuz itsi eta gero, hain zuzen ere gabarrarek garraiatzen zituzten legarrakin, harrekin eta elubiaziko lurrekin betetzen zuten.

A lo largo de los siglos, los bidasotarras fueron ganando a la marisma terrenos para las labores agrícolas y, luego, para la expansión urbana. Para conseguirlo, extraían de la orilla tepes o bloques de tierra llamados "zoiak", que se empleaban para construir diques con los que aislaban zonas de la marisma de las aguas del río. Una vez cerrado el terreno con el dique – lezoia- se rellenaban con grava, arena y tierra de aluvión que eran transportados, precisamente, por los gabarreros.

Bigarren jarduera harea ateratzea zuten; eskuarki harea beltza eta legarra ateratzen zituzten ibai hondotik, eta erabiltzen zuten gero.

La segunda de las actividades era la extracción de arena, normalmente arena negra y grava que se sacaban del fondo del río, con destino a la construcción.

Hortaz, mareek beztintzatuta zegoen gabarraren bizimodua. Itsasbehereetan ordu erdia behar izaten zuten harea ateratzeko puntura iritsiko, eta gorputza uretan zutela, bi ordu ematen zituzten lanean gabarra bete arte, beste batzuetan. Harea metatu eta idortzen utzi zuten ontzaren zamatzeko galtzaunu ernamdatzeko, gisa hortan 3 edo 4 metro kubiko hartzen baitzuen kargak.

Los gabarreros vivían, por tanto, pendientes de las mareas. Con la bajamar, tardaban una media hora en llegar hasta el punto de extracción y, con el cuerpo dentro del agua, trabajaban unas dos horas hasta llenar la gabarra; en otras ocasiones amontonaban la arena y la dejaban secar para aumentar la capacidad de carga de la embarcación, que así alcanzaba los 3 ó 4 metros cúbicos.

Era bereen, harea xuriarekin egiten zuten lan, baina harea mota hori laborantza lanetara bideratzen zen. Ibaiko onena eraikuntzarako mareek gora noiz egin zain egon behar izaten zuten -denetara egiten zuten edo is kutxoka bat- Itzulera aldeko haizea bazen bazebilen, zaku batez lotutako bi makila ikatzean zuten zamatzeko harean, bela moduan.

También trabajaban con arena blanca, que se dedicaba a las tareas agrícolas. Una vez completa la carga, debían esperar – bien fuera pescando o durmiendo- a que subiera la marea. Si de regreso soplaba viento, clavaban en la arena cargada dos palos unidos por un saco, a modo de vela.

"Hurrugetzailean" eta dragan elementuekin eldatu zen lan egiteko modu hori eta, zuten taldean, desagertzea ekarri zuen.

La llegada de las "chuponas" y dragas alteró este modo de trabajo y, en última instancia, lo llevó a su extinción".

IBAIETAKO ONTZIAK

GABARRA

EMBARCACIONES FLUV IALES

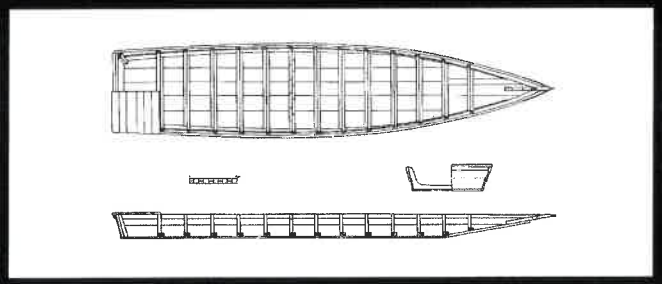
LA GABARRA

Bete tabarreko zeraginaren arabera, ezaugarriak neurri askotakoak ziren Bidasoa Ibaian zebiltzan ontziak. Batzen gabarrak eta alak, baina baita txalupak, txanalak, txanelak edo txalantak ere.
Neurrak edozein izanik ere, denek partekatzen zituzten ezaugarri batzuk:

1.- Hondo laua zuten, errez alinguratzeko.
2.- Zamaontziak ziren, pertsonak, animaliak zein salgaiak garraiatzen zituzten.
3.- Pertikaren edo amaunaren laguntzaz ibiltzen ziren.
4.- Ez zuten aturerik (puntalerik), beren lan inguruneak ez zelako korronte handirik izaten.

Dependiendo de las necesidades a las que fueran destinadas, las embarcaciones que surcaban el río Bidasoa tenían características y tamaños diferentes. Había gabarras o alas, pero había también botes y txalanas, txanelas o txalantas.
Todas ellas, fueran del tamaño que fueran, compartían algunas características:

1.- Tenían el fondo plano, para fondear con facilidad.
2.- Eran embarcaciones de carga, bien fuera de personas, animales o mercancías.
3.- Se impulsaban mediante una pértiga o remo.
4.- Carecían de altura (puntal), dado que en su medio de trabajo no se producían grandes corrientes.



Beraz, hondo lauko ontzia zen gabarra bidasoarra, gizaki gabea, hartzaren zumar egina, lau edo bost tona jasotzeko gaitasuna zuen, eta eskuarki gabarrari bakar batek gidatzen zuen borta edo pertika baten bidez bultzatuta. Urumeako gabarrarak ez bezala, gabarrari bidasoarrak ontzaren txopatik -homeegatik da handiagoa- eginten zuen ontzia ibiltzeko ahalegin guztia, ontzian barrena aurrera eta atzera ibili behar izan gabe.

Por tanto, las gabarras bidasotarras eran embarcaciones de fondo plano, sin quilla, hechas de madera de roble, con capacidad para unas cuatro o cinco toneladas y conducidas, generalmente, por un solo gabarrero que las impulsaba a través de una pértiga. A diferencia de sus compañeros del Urumea, el gabarrero bidasotarra hacía todo el esfuerzo de tracción desde la popa – que es por eso más grande -, sin moverse a través de la embarcación.

"Burbutzak" deitzaterak osatuta zeguen gabarren eskeletoa, moztutako zuhaitzetatik hartzen zuten zur hori, edo adar okerrak aprobetxatzen zituzten, bila ari zaren formaren antzekoak baldin baziren. Beraka letzen zituzten ontziko zuakerrak osatzeko.

El esqueleto de las gabarras estaba formado por los llamados "burbutoak", tomadas normalmente de árboles trasmochos o aprovechando ramas torcidas cuya forma se asemejara a lo deseado. Se unían de dos en dos para formar las cuadernas del barco.

Zuakerrek letzen zizkielen tropako ibaitura eta abatorreko eta istriborreko bi karelak, bi ohol parereken eraikak, batak bestea estaltzen duela, ontzaren mutur batetik bestearaino. Denak batuta estinkatu egiten zituzten izturpenkin, eta brea edo galipot geruza bat emanez amaitzen zuten lana. 4 eta 16 metro bitarteko luzera izaten zuten que gabarrek, eta metro bete eta 3 metro bitarteko zabalera.

A ellas se unían el suelo, el cierre de popa y los dos laterales de babor y estribor, construidos con dos pares de tablones que, solapados, iban de extremo a extremo de la embarcación. Todas las juntas se calafateaban con estopa y se terminaban con una imprimación de brea o galipote. Tenían una eslora de entre 4 y 16 metros y entre 1 y 3 metros de manga.

Ontzia bultzatzeko, zurezko pertika edo borta luze bat erabiltzen zuen gabarrariak, mutur bat babestuta eta puntan amaitutako burdinazko lasta batez hornitua. Borta urtan sartzen zen hondoa jo eta euskarri gisa erabiltzeko. Gero, gabarraren eskuek eta sorbaldek, sentitzeraraunis gabe arte mastkurtuek, egiten zuten gainerakoa.

Para impulsar la embarcación, el gabarrero utilizaba una larga pértiga de madera o borta, con un extremo protegido y lastrado con una pieza de hierro terminada en punta. La borta se hundía hasta tocar el fondo como punto de apoyo. Luego, las manos y hombros del gabarrero, encallecidos hasta hacerse insensibles, hacían el resto.

Gabarrari bidasoarrek hitzen sortzaile ere izan ziren, beren izenak erabiltzen zituzten ontziaren atalak edo alinguratzeko lekuak izendatzeko. José Luis Zabalak mintzaira horren lagin batzuk ere bildu zituen:

TXOPA: Ontziaren gibelaldea eta gibelaldeko parteko.
ZAPLA: Zoruak sendotzeko ohola.
BURBUTOI: Zuakerra.
PALKA: Brankako karelari aplikatzen zitzaion ontzako armazioa ur sartzeak galaraziteko.
KAELA: Gisko senalagaria ontzi-ezaren zatiak.
BRANKA: Brankako erraimaiak osatzen zuen zurezko piezak kurbatuak, giari lotua brankako tuleraren bidez "Juanteren borsela" deitzen mihistarunaren.
ZAPATA: Gilaren azpiko burdinazko luzarokoa, ontzia kolpeetatik babesteko.
BORTA: Pertika.

Los gabarreros bidasotarras fueron también creadores de palabras privativas, con las que designaban, por ejemplo, partes de la embarcación o lugares para fondear. José Luis Zabala recogió también algunas muestras de ese lenguaje:

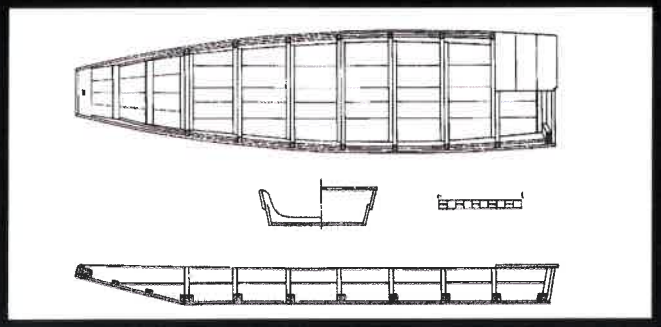
TXOPA: parte posterior de la embarcación y, también, asiento trasero.
ZAPLA: tabla de refuerzo del suelo.
BURBUTOI: Cuaderna.
PALKA: Armazón postizo que se aplicaba al canal de proa contra las entradas de agua.
KAELA: Refuerzo superior a lo largo de todo el barco.
BRANKA: Pieza curva de madera que formaba la armazón de proa, unida a la quilla por el gio de roda con un ensaje llamado "mayo de Juanteri".
ZAPATA: Larguero de hierro debajo de la quilla, para proteger el barco de los golpes.
BORTA: Pértiga.

IBAIETAKO ONTZIAK
TX ALA N A K, TX A NE LA K, EDO TX ALA NT A K

EMBARCACIONES FLUV IALES
TX ALA N A S, TX A NE LA S, O TX ALA NT A S

Ontzi horien haurrak dira gabarreekiko alde nagusiak: txalanak ez ziren hiru metro baino luzeagoak, gabarrak 16 metro luze izan ahalezkoak bitartean. Txalanak ertzetako laborantzak erabiltzen zituzten ibaian barrena ibiltzeko edo ihietako baratzeetara joan etorriak egiteko.

La principal diferencia con las gabarras era su tamaño: las txalanas no pasaban de unos tres metros de eslora, mientras que las gabarras podían llegar a tener 16. Las txalanas eran utilizadas por los agricultores de ribera para desplazarse por el río, o las huertas situadas en las islas.



Eskuarki arraun luzearekin indarraz mugitzen ziren, hartzarien zurezko pieza zen, gutxi gorabehera 15 zentimetro lodi eta bost metro luze.

Normalmente se movían con un remo largo o arraun luzea, que era una pieza de roble de unos 15 centímetros de grosor y cinco metros de largo.

Sakonera txikiko lekuetan gabarretako bortak berak erabiltzen ziren: hondoa jo eta bultzatuz. Sakonera handiagoko urtetan arraunareks egiten zuen: zutik eta tiopako barrena euskarri gisa baliatuta, palanka egiten zen ontzia mugarazteko eta, behin arrauna luze-luze zegoela, jatorrizko bortura itzultzeko, 90º-ran biratzen zuten arrauna. Horrela, ptuak berak eramanda itzultzen zen tioparen bertikalean egokitzera.

En zonas poco profundas se usaba como la borta de las gabarras: tocando fondo y empujando. En aguas de mayor calado, hacía las veces de remo: de pie y utilizando la esquina de popa como punto de apoyo, se realizaba un movimiento en palanca para conseguir el desplazamiento y, una vez extendida el mismo, para volver a la posición original giraban 90º el remo. Así, éste volvía por su propio peso a situarse vertical a la popa.

Erabiltako beste elementu bat ura ateratzeko pala da, xukapala.

Otro elemento empleado es la pala de achicar el agua -xukapala-

Xedeko portura iritsi ondoren, ontzia kargatzen zuten eta jaisten hasten ziren. Korrontearri ontzia bultzatzen urten zioten eta norabidea kontrolatzeko edo abiadura murritzeko, bankan eta popan kokatutako arraunak erabiltzen zituzten.

Una vez llegado al puerto de destino, cargaban la embarcación y comenzaban el descenso. Dejaban que la corriente impulsara el barco y para controlar la dirección o aminorar la velocidad empleaban remos situados a proa y popa.

Biratan hango herri basoetatik lortutako egura eta landare-ikatza garraiatzeko ere erabiltzen zituzten txalanak. Behin ontzia zamatuta, korrontearri ontzia eramaten zaiola uretan zuten eta, balantzatzeko edo norabidea kontrolatzeko, toletak zeukaten arraun bati bankan eusteko eta beste bati tiopan.

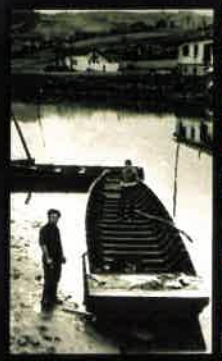
En Biriatou las txalanas se usaban también para el transporte de leña y carbón vegetal obtenidos de sus montes comunales. Una vez cargada la embarcación, dejaban que la corriente impulsara el barco y, para frenar o controlar la dirección, tenían toletes con un remo a proa y otro a popa.

GABARREROEN OFIZIOA

EL OFICIO DEL GABARRERO

Zubiei eusmo tximelekin begiratzen zitzaien garaian, elisalek baliatu baimenpeaken, eta lehenengo komunikabideak oso eskasak ziren garaian, ibaietako ontziak oso egokiak ziren pertsonak eta karguak garraiatzeko.

En un tiempo en el que los puentes eran vistos con sospecha, dado que podían ser utilizados por el enemigo, y las vías de comunicación terrestre eran muy deficientes, las embarcaciones fluviales eran una buena solución para el transporte de personas y mercancías.



Ez dakigu noiz bihurtu zen gabarra Bidasoa ibaiaren baldintzek origen egokituko zitzaien ontzi, baina jakin badakigu XV. mendetik aurrera Aldundiak antolatutako beratzako zerbitzua zegoela Lapurdi aldera igarotzeko. Alcalde de Sacas-en gabarak Behobiako Ibon -udan oinez igaro ahalean- zuen egoitza baita garaietan eta Puntaiean gerra isiladetan eta Hondarribiak erabiltzen ez zuenean. Ratuetan, ontzi-zubiak ordezkatu zituzten probintziako gabarrak, eta XIX. mendearen erdialdean, Behobiako bahin berriko zubia eraiki zutenean, berriz desagertu ziren.

Desconocemos cuándo la gabarra se convirtió en la embarcación mejor adaptada a las condiciones del río Bidasoa, pero sabemos que, ya desde el siglo XV, existía un servicio exclusivo organizado por la Diputación para el paso hasta el lado labortano. La gabarra del Alcalde de Sacas tenía su sede en el vado de Behobia -que podía cruzarse a pie durante el verano- en tiempo de paz y en el Puntal en tiempo de guerra y siempre que Fuenterrabía no lo disputase. En ocasiones, la gabarra provincial era también sustituida por puentes de barcas y desaparició con la construcción del definitivo puente de Behobia, a mediados del siglo XIX.

Muga aide batetik bestera igarotzeko aukera emateaz gain, pertsonak eta gauzak ibaian zehar garraiatzeko zeregina betetzen zuten gabarrek. Haien lanbide, baserritarrak asko eta asko, nekazaritza produktuak batetik bestera eramateko, amantza egiteko edo erakuntzarako harea ateratzeko erabiltzen zituzten.
Ez da Bidasoa gabarren jaio-eremian lekuko izandako ibai bakarra, gabarrak arruntak baitziren Urumea eta Oria; baina gabarrari bidasoarrek ontzi eta bizimodu berezian garatu zituzten, beste urietan jarduten zuten laguntzek ez bezalakoak. Gabarra hainbeste bat, 150 urte baino gehiago dituena, egun Ontziguneian gordetzen den ontzi zaharrena da.

Además del paso de la frontera, las gabarras cumplían la función de transportar personas y cosas a lo largo del río. Sus dueños, muchas veces baserritarras, las utilizaban para mover materiales agrícolas, para pescar, para extraer arena destinada a la construcción.
No es el Bidasoa el único río que ha visto el paso de las gabarras, que eran también habituales en el Urumea y en el Oria; pero los gabarreros bidasuatarras desarrollaron embarcaciones y modos de vida particulares, algo diferentes a los de sus colegas de otras aguas. Una de esas gabarras, de más de 150 años de antigüedad, es hoy la embarcación más antigua custodiada en Ontziguneia.

Gabarrari batzuk

Perugui de Gainzarekin hasi, Probintziako gabarraria 1533. urtean (Aguirre Sorondo, Antxon. "Gabarras y gabarreros en el paso de Behobia". Bidasoako Ikaskuntzen Aldizkaria, 9. zk., 1991) eta José Luis Zabalak elkarrizketatutako azken gabarradelin arte, oso-oso luma tan lirke Bidasoa ibaian gabarra baten jabe izan zirenen zerrenda. Orainditik 1864an, trena Irunera iritsi zen urtean hain justu ere, la ehun zen gabarraren, Udal Artxibotik eratorriko dokumentuan, honelan batean dian dokumentuan, ikus daiteke: Lizarbide gogora zen arren, urte oro bat behar baitzen mareen mendeko, sarri aseotan gorbutzia ureran hainbat ordur, baita gauez ere, biztoiea ateratzeko edo beste jarduera batetik tortutako denerak oratzeko modua eskaintzen zuen. Familia bidasoar asko eta asko egon dira belaunaldiz belaunaldi gabarrei lotuta, torta edo pertika erabiltzeko trebetasuna gureganaindik seme-alabengana igaroz eta azken horiengandik biobengana: horien artean daude Irdaybarrek, olasagutarrak, arbuntarrak eta beste asko Arburu, etc.

Algunos gabarreros

Desde Perugui de Gainza, gabarrero de la Provincia en 1533 (Aguirre Sorondo, Antxon. "Gabarras y gabarreros en el paso de Behobia". Boletín de Estudios del Bidasoa nº 9. 1991), hasta los últimos gabarreros entrevistados por José Luis Zabala, la lista de quienes fueron propietarios de una gabarra en el Bidasoa podría ser larguísima. Todavía en 1864, justo el año en que el ferrocarril llegaba a Irun, la nómina de gabarreros alcanzaba casi el centenar, según podemos ver en el documento adjunto extraído del Archivo Municipal. Aunque se trataba de un oficio duro, que obligaba a vivir pendiente de las mareas, muchas veces con el cuerpo en el agua durante horas, incluso por la noche, permitía ganarse la vida o complementar los ingresos de otras actividades. Muchas familias bidasuatarras han estado vinculadas a las gabarras durante generaciones, pasando la maestría con la pértiga de padres a hijos y de estos a nietos: así los Irirdoy, los Olasagasti, los Arburu, etc.

"HONDOIKKA" 59min.
Gregorio Olasagasti y Nikolas Olasagasti nos relatan durante un viaje en la gabarra, desde el Puntal de Hondarribia hasta Behobia, recuerdos de sus días de gabarreros en el río Bidasoa.

"BIRIATUKO GABARLARIAK" 17min.

Jean Battite Lekuona y Pierre Aprendiztegi fueron algunos de los últimos que conocieron y navegaron en las gabarras de Biriatu, empleadas principalmente para bajar por el río Bidasoa la leña y carbon vegetal producidos en los montes comunales de Biriatu.

"JEAN BATTITE LEKUONA ETA PIERRE APRENDIZTEGI" 13min.

Continuación del relato sobre el empleo para el transporte de leña, carbón vegetal y otras cargas por medio de gabarras en el río Bidasoa, así como los usos y costumbres existentes en el reparto de la leña obtenida de los bosques comunales y la organización de los viajes por el río para su transporte.
Pienso que estos son los primeros documentales que tratan sobre los gabarreros y las gabarras del pueblo de Biriatu.

"MIGUEL IRIDOI" 4min.
Cuenta como comenzó a trabajar con la gabarra en el relleno del Stadium Gal de Irun, sus experiencias como remero en la trainera de Hondarribia y la primera bandera de la Concha que ganaron en 1.941.

"MIGUEL ARRUABARRENA" 14min.
Comenzó a trabajar en la gabarra con su padre en la época de la ocupación de Hondarribia por los alemanes. Una vez pasó de contrabando un saco de anguilas y otra vez panes para la boda de su hermana. Hizo una huelga de gabarreros, junto con Gregorio. Construyó una gabarra con el doble de capacidad para transportar más arena y cuando con la gabarra ya no era rentable, acabó trabajando hasta jubilarse en un barco arenero.

"IGNACIO CARRILLO" 16min.
Nacido en Irun, creció junto a las islas del Bidasoa donde conoció todo el ajetreo de los agricultores de la ribera, los gabarreros, las chalantas, el paso de los "ilegales", el contrabando, hasta que él mismo fué detenido y desde entonces se dedicó a la extracción de arena y su transporte en gabarras, después en barcos y posteriormente a su cantera en Iantzi.

"ALPER KANTUZ HONDARTZA"

Hendaiako Itsas estaziotik Kaneta porturaino luzatzen zen hondartza honetara, Irungo eta Hondarribiako gabarrariak, beraien gabarrak betetzera urbiltzen ziren eta askotan behin ontzia kargatuta zutela behea jota gelditzen zen.
Orduan gabarrariak txirlak, tretxuak, algak biltzen..., eta agian norbait kaxtuz edo isilean abesten aritzen ziren.
Geroxeago, itsasaldi igoerakin batera gabarrak askatuko ziren eta itzulera egingo zuten. Gabarrarien ardiera, padura gune hau, "ALPER KANTUZ HONDARTZA" izendatu zuten.

En esta playa de Hendaya, que se extendía desde la Stación Marítima hasta el puerto Caneta, los gabarreros de Irun y de Hondarribia se acercaban a cargar de arena sus gabarras y una vez repletos, los barcos, a veces quedaban varados.
Entonces los gabarreros recogían almejas, navajas, algas y quizás también alguien tarareaba una canción.
Más tarde, con la subida del agua con la marea, los barcos se liberaban y comenzaban a regresar. Por ello, los gabarreros denominaban a esta parte de la bahía como "ALPER KANTUZ HONDARTZA" "la playa de los cantos vanos".

C'est sur cette plage d'Hendaye qui s'étendait depuis le Station maritime jusqu'au port de Caneta, que les gabarriers d'Irun et de Hondarribia venaient charger de sable leurs barques qui, une fois remplies, restaient souvent échouées.
Les gabarriers en profitaient alors pour aller ramasser des palourdes, des couteaux ou des algues, et l'un d'entre eux se mettait parfois à chanter ou à fredonner une chanson.
Les gabarriers avaient baptisé cette partie sablonneuse de la baie "ALPER KANTUZ HONDARTZA" "la plage des chansons vides".

Jose Luis Zabala

Zubi berria in tzuten alemanak. Frantzira sartu ziren Alemanak, egin zuten zubi berriya.
Eta egin zuten egurrakin ta zien
prisioneruak. Ta prisioneru haiek itten tzuten egurra, tarteko hola, korrientian laja..., ta gu egiten genittun hartu ta ekarri. Ta gu ematen genun Jana ta edariya, ematen nittun.
Ta gero pasatzen zen trena. España'ra pasatsen zen trena.
Ta kosta guziyan..., Hendai guziyan, jarri zuten plaian... dena reflektorsak.
Jendea pasatsen zen España'ra.
Ta itten zuten tiroz bota..., hil batzuek..., besteak eritu... , eta hola zen.

Los alemanes, cuando entraron en Francia,
hicieron un puente nuevo:
Lo hicieron de madera y.. había prisioneros...
y nosotros los cogíamos, los traíamos...
y les dábamos comida y bebida.
¡Les dábamos....!Pasaba un tren a España...
Instalaron reflectores en toda la costa:
en la playa, en Hendaia...Gregorio.
Disparaban a la gente que pasaba
a España...
Matando a unos...
hiriendo a otros ... ¡Así era!

Gregorio Olagazagazti
Foto: Jose Luis Zabala

Zortzi urtetako gabarron hasi giñen ni gu.
Zortzi urtetako..., zortzi urte nituela ia,
hasi ginen gu gabarran!
Hau bere aitaren aitaren aitotan zortzi urte baino gutxiko hutsuela, faten zen hau.
Nire bai, beti almejatan ta gero ekartzen genun arra...
Iurreko hondarra ekartzen nun, baratzako ekartzen nun.

¡Con ocho años empezamos en la gabarra!
¡Digo, que tenía ocho años cuando
empezamos en la gabarra !!
¡Este...muchas veces solía ir con su padre
antes de cumplir los ocho años!...
¡Yo también...a por almejas y además
traía arena para la huerta!

Denbo haitan, denbo haitan, oraia transportia eitten den bezala,
dena kamion..., furgoneta..., eitten dena bakerrian..., eitten dena orduan ...
¡dena eitten zen...Erriutik kabaraxko. Norbere leku ziruzten
Norbere lekua, esaten zuteran: bueno..., ekarri nazu ondarra...
holako materiala ... ekarri nazu, obra in behar dut dexian. Ta materiala ekarri nazu
Zu badakizu, ezin duzu esan
Non buta behar dunit?.
Ez: Zu bazakizu non den bere lekua. Hara fan eta bere lekuan buta.
Gero hardik pues... eriutan zuten pues... beiakin

Erriua zen leaheno aberatsa, aberatsa zen.
Hemendik, erriu hontik, jendia..., familia ta familia ta familia asko ,eh!, bizitzen tzien.
-Gu, lau anaiak ta aita ta denak hortik biziketura.
Ainejatik ta gero, gero etxian iten nun, berdura ta..,
ganaduak ere banitun ta dena hortikan ibilikotura.
Nikolas.

¡Antes este río era rico: de
él vivían: familias y familias y muchas familias!
De él hemos vivido nosotros: los cuatro hermanos
y el padre...

Ui! dena arraia ta asko orduan!, orduan asko zen...almeja ta...txirla, berberetxo ta...
denatik! Trenkua, nabaja, hori ..asko zen orduan, bueno....
Gero bakoitzak ekartzen zuten zortzi hamar kilo, bakoitza. Gaina ibiltzen giñen
kutxarilakin... beste batzuk palakin... ta gero arratzian, berriz angula. Eguraldi
txarra bazen ta anguletara joaten giñen.

Neguan...etortzen zen korrokoia, hotzakin...
Dena barrena ta kutxarakin!
Harrobo, harrobo!

¡Entonces había mucho pescado y de todo!
¡Cantidad de almejas, chirlas, berberechos,navajas!
¡Cada uno traíamos 8 ó 10 kilos diarios!
Unos pescaban a cucharilla, otros a pala...y
si al atardecer hacía mal tiempo,íbamos a por angulas...
-El corrocon entraba en invierno,
con el frío...¡A cucharilla, adentro todos!-
¡Harrobo!

Bai, nik harrapatu ukitu dut, arroboi!
Hamazazpi kilo-ko zen....
Izeka. Arroboi, eh! Kutxerekin,
arrantzan ibili garela,
Jose Agirre ta Graciano,
hiruak ginen ta isatzetik
loratuta ezin ateririk.
Quintxe komeri bai, hori.

Ahora se transporta a los cosechos
en camión, furgoneta,
entonces todo se hacía en gabarra
por el río.
Cada uno tenía su propio embarcadero.
Te decían"Igual hago otra en casa
traeme arena o tal material"
No preguntabas dónde tenías que dejarlo, porque
ya sabías dónde; conocíamos su sitio.
Ibas allí y descargabas.
Después, lo llevaban en el carro
con la vaca, el buey...
No se podía llevar por toda la ribera, porque era
un camino de 80...o un metro de paso...

Gregorio

Barta
Foto: Jose Luis Zabala

Gregorio eta Nikolas Olazagazti
Foto: Jose Luis Zabala

Las angulas se cogen en su época,
en días de viento y lluvia...
Alumbras con un farol sobre el agua y
ves allí a las angulas ¡Di, di, di!
Metes el aparejo y ¡Ras, a la caja!
Si hay, poco a poco vas juntando angulas
¡Más, más y más angulas!
En la Nochebuena del año 46 o así,
después de la cena...con viento y lluvia fui, traje
¡24 kilos de angulas!

Bueno angulak harrapatzen dire, segun,
sasoia denian, egoaldia mendebala edo lasaia bada egualdia,
ta euritsua ta haizia angulak harrapatzeko.
Ta itten duzu farol bat jarri ura ertzian,
ta hari ikusten duzu angula tti-tti-tti ur gainian,
uran zenan... , ikusten da angula. Ta gero balia bota, ra.
Ta..., etortzen badizu, kaja.
Ta hola piskan-piskanaka itten da , aumentatzen faten da angula.
Ba..., angula bada behintzat. Gehio ta gehio ta gehio ta gehio,
etortzen da angula.
Nik urte batan badakit, en el año 48 edo...,
hola izango da. Joan nintzen gabon egun batan, arrabiarjoan nintzen.
Afaldu ta..., eucia ta... haizia ta... jun nintzen barta ekarri nun 24 kilo.
ekarri nituen.

Gregorio eta Nikolas Olazagazti
Foto: Jose Luis Zabala

Gregorio eta Nikolas Olazagazti
Fotos: Jose Luis Zabala

Gu hondarrakin etortzen ginenian,
guardia deitzen beno.., atraka..., ta animatu ta zuten zera bat.., barilla bat burnizkoa.
Ta hondar pila nola etortzen tzien gabarrian,
egiten tzuten zazta..., zazta..., zazta...
Aber dezaz ekartzen genian, itten zuten.
Ta bueno..., tira, palante.

Ta gero beztia bekiz zenian ere, beztia igual-igual zaka..., zaka..., zaka..., hondar pilekari.

Cuando volvíamos con la arena...
el guardia decía"¡Bueno, atraca!" y
con una varilla de hierro que tenían...
iban pinchando los montones
de arena ¡Sácta, sácta, sácta!
a ver si traíamos algo...
"¡Bueno, tira pa lante!"
¡A los otros lo mismo!
¡Sáca, sáca, sáca!

Nikolas Olagazagazti

Kontrabando asko itten zen bai, orduan.
Hondarribi guztian kontrabandoa itten zen orduan,
hondarribi guziyan..!

¡Se hacía mucho contrabando entonces !
- ¡Todo Hondarribia andaba al contrabando!
¡Todo Hodarribia!

Ba, denbora aitan ez zen contrabando asko itten.
Denbora aitan ..., denbora aitako kontrabandoa zen, pues...,
jendiak itten zuena, zen...., norbere soualin...
bakiez pesetta, hamar mila...

-Entonces no se hacía mucho contrabando...
¡No!
-Cada uno con su dinerillo...diez mil pts...

Denbora hartan..., denbora hartan..., ekartzen zen generoa,
pues ..., hemen ez zenia Denatik, barilla o zera...
barilla dela, kobrie dela rodamientuak, elektrodiak, neumatikuak
Ta gero hasi zen sakarina, gero hasi zen seda, puntillak.
Gero hasi ziren puentiak, kamionak, hemeretzienak ta ekartzen,
ta dena.

-Se traía todo lo que aquí no había:
cobre, rodamientos, electrodos, neumáticos...
Luego comenzó: la sacarina, la seda,
las puntillas; más tarde:
puentes para camiones y de todo.

Orduan ekartzen genun gu, orduan kobrie..., kobrie, rodamientua..., bujia...
Etortzen zen angul sasoia, angul asko, handikan, ta gu, pasatzen genittun aitzan ta...
3000 kilo ta astian, pasatzen nittun angula.
Orduan dauan ta hemen berriz dena Agingara ematen nun, orduan.

-Entonces traíamos: cobre, rodamientos, bujías...
Cuando era la época de la
angula ¡Pasábamos cantidad,
casi tres millkilos a la semana!...

Gregorio Olagazagazti

Jinder Ekarri zanez ta hau, hola... Gero berriz oran, oran dala....
oran dala 30 urte, berriz, hasi ziren ekartzen telebistak. Zenbat etorri zen telebista?
Hemen ez zen. Hemen zenak..., ziren trantak eta garaiak.
Pues handik ekartzen zen hori dena. Ta gero, joo...!, gero hasi zen beste genero bat.
Radua...eko aleman haundia ,Telefunken haundi batzuk, hola..., ostia ,
Zenbat? Puf...
Trampan ekartzen zenun, pues...
genero bat. trampan ekartzen zenun genero bat, pues..., pakat....
Balerosua. Baiko zuenak sedak, eta..., rodamientu holeko ere.
Rodamientu horiek ekartzen zenun hondar tartian edo beste ikin batian.
Baiko zuen gauza radiyu bat o..., puntilla edo gauza hola..., balerosua, ta zera...
kuidata behar zena,Hola..., gordia ekartzen zen ondo jarriya, sako gomeskotan edo sako zidakin edo..., jarriya.
Ondo enpaketatua ekartzen zen. Sakarina ere bai gordia ,ondo. Busti gabe.

Hará treinta años se empezó a traer
televisores.
¿¿Cuántos televisores se trajeron!?
¿¿Cuántos!? ¡Pru!!!
¿Telefunken? ¡Oú, qué cacharros!
- ¡Las que habré traído! ¡Buah!
En la trampa se traía el género un poco más...
- ¡Valioso!
-De valor, como la seda, los rodamientos...
no, eso se traía entre la arena o en una
esquina...
Valioso era una radio o puntillas y cosas así
que había que cuidar...
guardado, bien puesto en
sacos de goma o en un impermeable,
bien empaquetado...- ...La sacarina, bien guardada y sin mojarse...

Karabineruak hartu, esan ditun orduan. Karabineruak hartuak, erosiyak.
Haiek ez tzekiten ze emaki genun guk.
Gu ez genion esaten deuz ere, gu esaten nun,
kontrabandoa egin behar genuela.

Teníamos carabineros comprados;
ellos no sabían que hacíamos nosotros...
No les decíamos nada, sólo
que íbamos a pasar contrabando...

Karabineruak hartu, esan ditun orduan. Karabineruak hartuak, erosiyak. Haiek ortzekiten ze emaki genun guk.
Gu ez genion esaten deuz ere, gu esaten nun, kontrabandoa egin behar genuela

-Pedro Ordoki etorri zenian, gure anaia handik Frantziatik etorria zen.
Ordua jarria genun, ustez... ta hau hemendik etzen etorri. Ordoki berandu etorri zen.
Ta gero gu jun ginenian dena ilunta zen, dena zuritua. Eta gero hartu nitun etxetikan bi maindiri, maindiri zunak, bizkarretik, borutikan.
Ta fan ginen ustez... karabineruak hartu genittun. Hori ernalia botzen ziion, ratingorrne luxf-luxf, itten nun.
Ta guanda atertzen zien abiuan ta kriska, fusila kargatu zuen...
Ta bera seina botzen ez. Hori... bota behar zuten hoiek; azul, berak, guardiak; bota behar zuten, baina ez zuten bota.
Ta orduan ez zen jalia. ustez hartua nitun karabinerua kin bihon..., baino beste aldia tokatua.
Eta gero hura:

-Azul, nik esan nion, goazen gure etxera.
-Ez heriaen harrapatuko nau, hilko ziten.

Eta abiyuan igoriaka joan zen, ta 40 metro, gehio bai. Igeri gero plaia zuen.
Dena Aiper kantu, lehen esan duguna. Aiper kantu plaia hori, dena fan zen, oinez.
Fan zen, Hendaiko portura. Hutzuk gaitutza joel. Juntu-juntan alaturzen.
Ta gero han fan zen zerara..., xendarmana juntu juntuan. Ta xenderman hartuta abiyuan emun tzuten panaderra, emain tzuten.
Ta hala salbatu zen.

Mi hermano vino de Francia a recogerme a Pedro Ordoki..
Habíamos acordado una hora pero Ordoki no llegaba... Llegó tarde y para entonces mi hermano ya se había ido...
Todo estaba oscuro. Cogimos de casa dos sábanas blancas y tapados alli fumos...
Creyendo que era el carabinero comprado, le hice la señal, como a la becada... Salió el carabinero y
¡Kri, kraki cargó su fusil.
El tenía que hacer la misma señal,
pero no la hizo...No era el carabinero comprado;
le habría tocado en otra parte...

"¡Vámonos a mi casa!"-dije a Ordoki
"¡No, si me cogen aquí, me matan!"

¡Rápidamente se fue nadando más de 40 metros y después andando por la playa Aiper kantuz
hasta llegar al puerto de Hendaia...Llegó helado.
Allí los gendarmes le llevaron a una panadería ¡Así se salvó!Llegó helado. Allí los gendarmes
le llevaron a una panadería ¡Así se salvó!

Kotxe batian ekarri zuten, Pasionaria hori. Ta gu han ginen esperuan ta gu hartu genun,
ta gure anaiak hartu zun bizkarrian. Ta Frantzitik etortzekoa zen, beste tipo bat, etortzekua zen, hura bila. Ta ordun guardiak hartu genittun.
Eta... sartu zuten barrena ta hau fan zen..
Ajuriagerra..., bestea pasatu gehita dut. Hura erori zen anaiari, putzura, eron zion. Ajuriagerra..., honara heldu zen hura. Ajuriagerra...

A la Pasionaria le trajeron en un coche
que estábamos esperando.
Mi hermano la pasó a hombros...Compramos a los guardias...
Un tipo la recogió en Francia.Entró y ahí se fue!

Gregorio eta Nikolas Olazagazti
Fotos: Jose Luis Zabala

Ta nik esan nion:

"Ya esque no, no, no me importa morir, ya".
- "No es que no te vas a morir, te vas a sacar así, te vas a sacar así, te vas a sacar así. Esta noche he fumado 60 cigarros por ti".

-Denbo haitan, pues..., etaten tzen, bazen..., lane denontzat. Nahiz Portugalen, nahiz Espainian, ta nahiz alde guzittan
Baino gero, ordun hala itten zen dena eskuz lana, pues gero in zen sartu maionaria. Ta makinaria sartu zenian, pues...
jende guziya in da..., sobratu. Jendiak nahi du lana harrapatu, ta jendia pues..., in da atera, lana harrapatzera, nonbaitera.
Han bakarra ez, hemen ere bai, hemen ere.
Gara hotzan, gosei hotzan, bazinen etortzen tiznak, milaka ta milaka ta mila zera..., jendia...!.
aiunak, familia osuak etortzen tzen, pues ben..., beren herrian, beren napoan lanik ez tzutelako.
Asko etortzen tzen beren pasaportikin. Etortzen zien honara, hunera ta hemen itten tzuten, ezte...
"como inmigrantes" jartzen tzituzten.
Beren "contrato de trabajo" kin faten tzinen Alemania, Frantzia eta beste...,
Beste..., beste asko etortzen tzen pues..., deus ere gabe.
Batzuek pues..., "cuestión de política", bestiak pues...,
besto gauza eta hoek ere nahi zuten jun, nahi zuten jun haber zerbait bilatzen zuten.
Lane beren herrian ta beren nacyian, lanik ez tzutelako.
Pues..., etortzen tzinen honara ta hemen nola ez tzuten, etortzen tzinen gerdika.
Ez tzutelako ekartzen pasaporterik o ez tzutelako ematen, hori.
Eta itten tzinen pues..., honara etortzian, hemen jotzen tzuen "¡a la buena de dios".
Batzuk aetzen tzuten ondo, batzuk jotzen tzuten emyonik.
Bestiak jotzen tzuten mendiik ta bestiak, pues..., beste aldetikan.
Eta itten ziten pues..., batzuek ondo aeratzen zuten, bestiak gaiki.
Batzuk aetzen zien bizink, bestiak itten ziren itto, bestiak berriz, itten
aetzuten atakotu, eta hala itten tzen jendia.
Bihon faten tzen "legal" jendia pasaportaukin ta "contrato de trabajo" kin, faten zen pues...,
milaka eta milaka eta mila lanak eta lanak betiok. bere saseiliatan, denak, Alemania ta Frantzia ta alde guzittara.
Ta gero asko gaiteri, ezetzen..., ez tzen aitzitzen.
fatsi paperak itera, zergatik igual analfabetuak zielako... ta etaten tzutelako
Fan behar tzutela pues..., nolako papenak itera eta ez tziela zera... itten, atrebitzen.
Ta jendia pues..., jotzen zuen alde guzittara.
Portugalen, pues..., gaztiak, fan behar zuten, serbizora. Ta serbiziora fan zena pues..., ematen tzituzten pues...
Angolara, gerrara. Ta Angolan, pues..., askok ez tzuten jun nahi, gerrara.
Ta horretak gerrara jun bihon, serbiziran apuntatu baino lehenok,
itten tzuten pues..., oipa itzun, ahal duena ahal duen aldeta.

En aquel tiempo había trabajo para todos,ya fuera en Portugal, España o en cualquier parte
Entonces todo se hacía a mano, pero luegoentró la maquinaria y ya la gente sobraba...
La gente necesitaba encontrar trabajo y comenzaron a salir buscarlo fuera.
¡No sólo por ahí, aquí también, aquí también!Por aquel tiempo llegaron ¡Miles
y miles y miles de familias enteras! porque en su tierra no tenían trabajo.
Muchos venían con su pasaporte y en irún hacían los papeles para emigrar...
Con su contrato de trabajo iban luego a Alemania,Francia y otros lugares...
Otros muchos venían sin nada...Algunos por razones políticas u otras razones y
¡Eros también querían irse!¿Querían irse para ver si encontraban trabajo!...
porque no tenían trabajo en ya en su país.Venían a escondidas porque no tenían pasaporte
o no se lo daban ...cuando llegaban aquí, lo intentaban
¡A la buena de Dios!... A algunos les salía bien, unos lo intentaban
por el río , otros por el monte y por otros lados...
A unos les salía bien y otros mal, unos salían vivos, otros se ahogaban y a otros los encarcelaban...
¡Así andaba la gente!Fueron así, de legal, con su contrato de trabajo y pasaporte ¡Miles y miles y miles de personas,
trenes y trenes llenos! A Alemania, Francia y a todas partes!Muchos no se atrevían a hacer
los papeles, porque eran analfabetos , por si les decían "Tienes que hacer tal papel"
No se atrevían y lo intentaban de otro modo...Los jóvenes en Portugal debían ir al servicio
militar y les enviaban a la guerra en Angola.Antes que ir a la guerra en Angola ...
muchos preferían huir...
-No tenían pase! ¡Esos venían sin nada!
-No tenían ni pasaporte ni nada!...

Gregorio Olagazagazti