SAGARDO IBAIAK, BIZITZA ITURRI

ASPALDIDANIK IBAIAK komunikaziorako giltzarriak izan dira eta harreman ekonomikoak eta sozialak eratzeko erabili izan dira. Iraganean, ibaiak bizitza nahiz aberastasunaren iturri eta aintzinako autobideak izan ziren.

Urumea eta Oria Gipuzkoako bi ibai nagusiak, "sagardo ibaiak" eta puntako teknologikoki guneak izan ziren aintzinan.

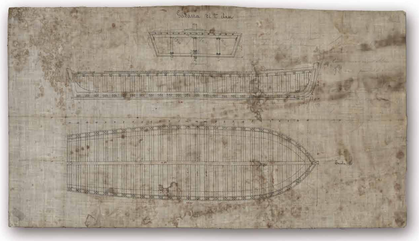
Portu-instalazio eta zerbitzuak izan zituzten, beren ur bazterretan salerosketa gune ugari izan ziren eta asko izan ziren beren uren ertzetan gertatutako istorio harrigarri eta bitxiak.

RÍOS DE SIDRA, FUENTE DE VIDA

DESDE ANTIGUO LOS RÍOS *han sido aprovechados para articular las comunicaciones y configurar las relaciones económicas y sociales. Los ríos fueron "fuente de vida", riqueza y las "autopistas" de la antigüedad.*

El Urumea y el Oria, dos de las principales cuencas fluviales de Gipuzkoa, fueron antaño además "ríos de sidra" y centros pioneros en tecnología.

Dispusieron de instalaciones y servicios portuarios, hubo establecidos en sus riberas diversos negocios y muchas fueron las historias sorprendentes y curiosas que sucedieron a orillas de sus aguas.



Gabarrak eta alak pertikekin abiada hartzen zuten azpikalde laua zuten ontzi txikiak ziren eta Euskal Herrian garraio nahiz arrantzarako erabiltzen ziren. Haietako batzuk Mutiozabaldarrek eraikiak izan ziren Uriberriko (Usurbil) ontziolan.

Los gabarros y alas, pequeñas embarcaciones de fondo plano impulsados por medio de pértigas, eran utilizados en Euskal Herria para el transporte y la pesca fluviales. Algunas de ellas fueron fabricadas por los Mutiozabal en el astillero de Uriberri (Usurbil).

Gure lurrak behar zituen premiazko produktuen trukerako funtsezkoa zen sektore siderometalurgikoaren garapena ahalbidetu zuten ibaiek. Horietako burdinola bat Arrazubiakoa (Aia) izan zen.

Los ríos permitieron el desarrollo del sector siderometalúrgico, básico para el intercambio de los productos de primera necesidad de los que nuestra tierra era deficitaria. Una de estas ferrerías fue la de Arrazubia (Aia).

XVI. mendeko baserriek, torloju bertikaleko mekanismo batekin eragindako eta azpilean bere indar guztia jarrita sagardoa egiten zuten egurrezko habe handiak izan ohi zituzten barnealdean.

Los caseríos del siglo XVI disponían en su interior de grandes lagares de viga accionados por un mecanismo de tornillo vertical, que aplicaba toda su fuerza sobre la masera, con las que elaboraban sidra.

IBAIAK HARREMANEN GILTZARRI

HISTORIAN ZEHAR, herrialde ezberdinen eta hauek beren biztanle nahiz beste erkidego eta herriekin zuten harremanen arteko giltzarriak izan dira Urumea eta Oria ibaiak.

Aintzinatik, herritarren kontsumo-ondasun nahiz industria guneetarako lehengaien horniketarako eta pertsonen mugikortasun beharrei erantzuteko portuak, lehorreratzeko tokiak, errenteriak eta lonja-etxeak izan dituzte.

LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS COMUNICACIONES

EL URUMEA Y EL ORIA han articulado a lo largo de la historia las relaciones entre las distintas poblaciones y sus habitantes, y de éstos con otras comunidades y pueblos.

Desde antiguo han dispuesto de puertos, desembarcaderos, renterías y casas-lonjas para responder a las necesidades de abastecimiento de bienes de consumo para la población, materias primas para los establecimientos industriales y la movilidad de las personas.

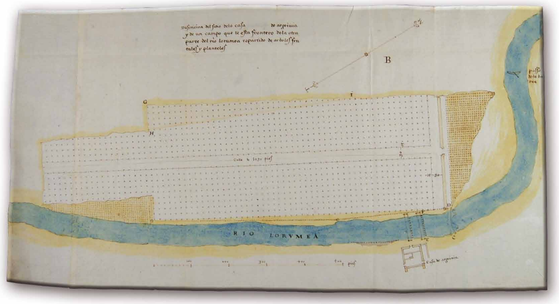
Gipuzkoako orografia aldapatsuak, ibaiak barnealdeko guneek itsasertzekoekin harremanak izateko komunikabide nagusi bilakatu zituen. Batzuetan ez ziren ibilbide motzenak izaten, baina bai bizkorrenak.

La abrupta orografía de Gipuzkoa convirtió a las cuencas fluviales en las principales vías de comunicación de las zonas del interior con el litoral. En muchas ocasiones no eran el recorrido más corto, aunque sí el más rápido.

I BAIAK HARREMANEN GILTZARRI

URUMEAN 16 portu izan ziren: Santa Catalina, San Francisco eta Sarroeta Donostian; "Aiozategui", Chanalea edo Canalea edo Gartziategi, Castillum eta Ergobia edo Domikuzanea Astigarragan; eta Osiñaga, Fagollaga, Arbiza-Portu eta "Caparote", Zikuñaga eta Epele Hernanin.

HUBO EN EL URUMEA 16 puertos llamados Santa Catalina, San Francisco y Sarroeta en Donostia; "Aiozategui", Chanalea o Canalea o Gartziategi, Castillum y Ergobia o Domikuzanea, en Astigarraga; y los de Osiñaga, Fagollaga, Arbiza-Portu y "Caparote", Zikuñaga y Epele en Hernani.



Historikoki, Ergobia izan zen Urumea ibaiko pasabiderik nagusiena. Puntu honetan, bidesari edo ordainleku bat izan zen Ergobiako etxearen alboan eta baita "igarotze-ontzia" delako zerbitzu publikoa ere jendea ur-bazter batetik bestera eraman ahal izateko.

Ergobia fue históricamente uno de los principales lugares de tránsito del Río Urumea. Hubo establecido en este punto un peaje junto a la casa de Ergobia y un servicio público de "barca del pasaje" para trasladar a la gente de una orilla a la otra.

Oria ibaia Gipuzkoako garrantzitsuena da bere erdiguneko kokapen, emari, luzera eta zeharkatzen dituen herrien kopuruagatik. Bere izena, bere ur arreen lasto koloreagatik datorkiola esaten da.

El Río Oria es el de mayor importancia de Gipuzkoa por su situación central, caudal, longitud y el número de pueblos que atraviesa. Dicen que se llamó así porque el color de sus turbias aguas tira mucho a pajizo.

ASKO ZIREN ORIAN ZEUDEN PORTUAK. Usurbil-go barrutian bakarrik, Urdaiaga, Mapil, "Aguinaga", Asteasuain, Asteasuinalde, Errotaberria, Kaparoz, Torrea eta Atxega zeuden.

MUCHOS ERAN LOS PUERTOS FLUVIALES que había en el Oria. Sólo en el término de Usurbil estaban los de Urdaiaga, Mapil, Aguinaga, Asteasuain, Asteasuinalde, Errotaberria, Kaparoz, Torrea y Atxega.

ERRENTERIAK ETA LONJA-ETXEAK errege-errentak ordaindu ahal izateko salerosgaiak kargatu, deskargatu, biltegiratu eta pisatzeko guneak ziren. Urumean Arbizu-portun, Hernanin eta Santa Catalinan kokatuta zeuden; eta Orian, Arrazubian.

LAS RENTERÍAS Y CASAS-LONJAS eran unas zonas en las que se cargaban, descargaban, almacenaban y pesaban las mercancías para hacer efectivas las rentas reales. En el Urumea estaban emplazadas en Arbizu-portu, Hernani y Santa Catalina; y en el Oria, en Arrazubia.

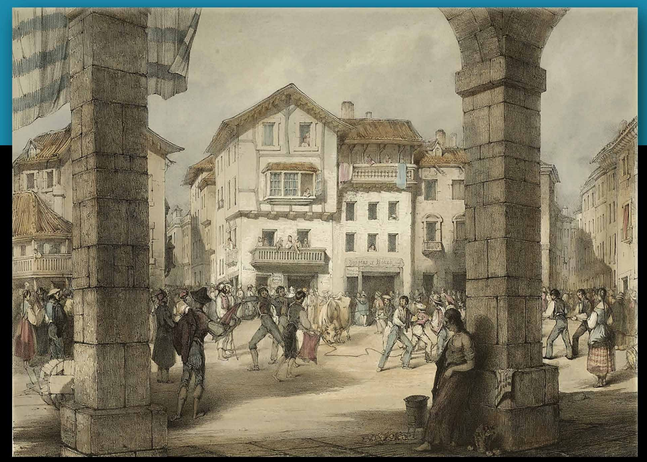
Aintzinan Urumea ibaiaren bokalea oso zabala zen, Ulia eta Igeldo mendien artean estuario handia sortzen zuelarik. 1920 urterarte, bere urek egungo Gros auzoaren zati handi bat eta Amara Berri osoa estaltzen zuten.

Antiguamente la desembocadura del Río Urumea era muy ancha constituyendo un gran estuario entre los montes Ulia e Igeldo. Hasta 1920, sus aguas anegaban gran parte del actual barrio de Gros y la totalidad del de Amara Nueva.

LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS COMUNICACIONES

I BAIAK HARREMAN SOZIALEN GILTZARRI

LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS RELACIONES SOCIALES



URUMEA ETA ORIA
ibaiek, harreman sozialetarako lokarriak eta ura protagonista handia izan zuten bizimoduak eta hauek aurrera ateratzeko moduak ehundu zituzten beren inguruan.

Beren ur-bazterretan profesionalki antolatutako lanbide ezberdinetan zihardutenen jarrialdiak izan ziren, botere talde berriak sortu ziren eta baita gatazkak ere.

Batzuek izen-ona lortu arren, gehienak anonimatuan mantendu ziren.

EL URUMEA Y EL ORIA tejieron a su alrededor vínculos de relaciones sociales, y unas formas de vivir y modos de ganarse la vida en el que el gran protagonista fue el agua.

Hubo asentadas en sus orillas personas que trabajaron en variopintos oficios organizados profesionalmente, crearon nuevos grupos de poder e hizo presencia la conflictividad.

Aunque algunos alcanzaron renombre, la inmensa mayoría permaneció en el anonimato.

Baserria semeetako bati belaunaldiz belaunaldi eskualdatua izan zen, orohar, seme zaharrenerari. Baserriaren mantenua ziurtatu zen testamentu eta senar-emazte berrien familien arteko ezkontza-hitzarmenen sinadurekin.

El caserío fue transmitido generación tras generación a uno de los hijos, por lo general, el primogénito. Se aseguró su conservación mediante los testamentos y la firma de contratos matrimoniales entre los familias de los nuevos cónyuges.

XX. mendearen hasiera arte, emakumeek ibai ertzean garbitzen zituzten arropak harri nahiz horretarako prestaturiko egurren kontra joaz. Lan gogorra eta neketsua zen, baina Urumeako latsariek ospe handia lortu zuten atzerritar askoren ustekaberako.

Hasta principios del siglo XX las mujeres lavaban las prendas en las orillas del río golpeándolas contra unas piedras o maderas inclinadas preparadas para ello. Era un trabajo duro y penoso en el que las lavanderas del Urumea alcanzaron gran notoriedad para sorpresa de muchos extranjeros.

Itzainek ibaietako ontziratze eta lehorreratze puntuetara merkantziak eramateko ardura zuten eta bi idi-pare edo gehigoren jabeak izan ohi ziren. Oria ibaiaren ertzean indar eta botere ekonomiko handiko talde soziala sortu zuten.

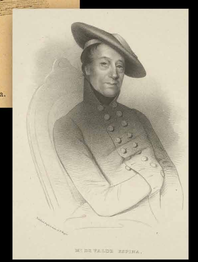
Los boyeros eran los encargados de conducir hasta los puntos de embarque y desembarque de los ríos las mercancías, y solían ser propietarios de una o varias yuntas de bueyes. En la cuenca del Oria constituyeron un grupo social con bastante influencia y poder económico.

I BAIAK HARREMAN SOZIALEN GILTZARRI

LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS RELACIONES SOCIALES

URUMEA BAILARAKO HISTORIA Murgiako leinu boteretsuari lotua egon da. Ibai arroaren lurralde zabal bat kontrolatu zuten, baina ez zuten Santiagomendiko herrixka menderatzea lortu eta eta 1382an liskarrak konpondu zituen kontratua zinatu zuten.

LA HISTORIA DEL VALLE DEL URUMEA ha estado unida al poderoso linaje de los Murguía. Controlaron un extenso territorio en la Cuenca, pero no lograron someter a la aldea de Santiagomendi zanjándose los conflictos en 1382 con la firma de un contrato.



1512an tropa frantsesek Murgiako dorretxea erre zuten eta Murgiatarrek honen lekuan gaur egungo jauregia eraiki zuten. Garaiko testigantzek sotoan 22.500 litrotako 4 sagardo kupel izan ohi zituztela diote.

La casa-torre de Murguía fue quemada en 1512 por las tropas francesas y los Murguía erigieron en su lugar el actual palacio. Los testimonios de la época cuentan que solían tener en su bodega 4 cubas de sidra con unos 22.500 litros de sidra.

BASERRIETAKO BIZI BALDINTZAK eta lanak gogorrak ziren. Atsedenik gabe egiten zuten lan eta familiako kide guztiek laguntzen zuten.

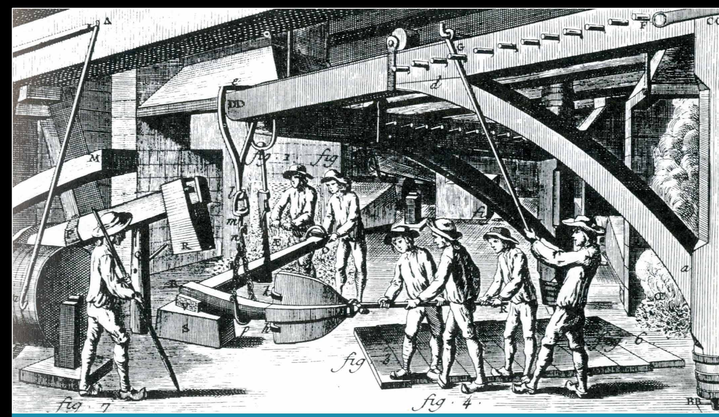
Baserritarrek ondo gordetako eta belaunaldiz belaunaldi trasmititutako familia sekretua zuten: sagardoaren elaboraziorako erabilitako sagarrak.

ERAN DURAS LAS CONDICIONES DE VIDA y trabajo en los caseríos. Trabajaban de sol a sol y cooperaban todos los miembros de la familia.

Los baserritarras tenían un secreto familiar muy bien guardado y transmitido generación tras generación: las manzanas empleadas en la elaboración de la sidra.

URUMEA ETA ORIAKO BIZILAGUNEN lanbideetako batzuk ontzigile, ainguragile, olagizon, itzain, izokin arrantzale, upelgile, erriberako arotz, lapur trebe, marinel, latsari, bizargin… ziren. Beren artean nolabaiteko hierarkizazioa izan zen eta ofiziale-elkarteetan antolatuta egon ziren.

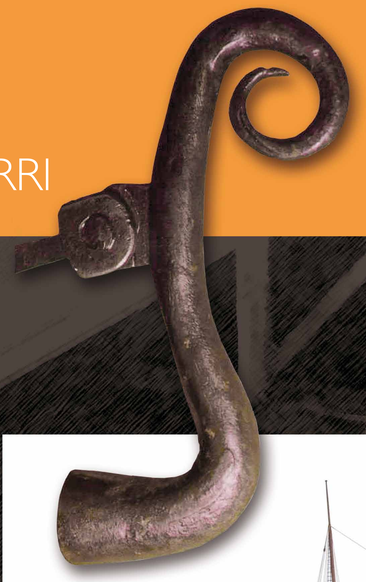
CONSTRUCTORES NAVALES, ancoreros, ferrones, boyeros, pescadores de salmones, toneleros, carpinteros de ribera, galafates, marineros, lavanderas, barberos… eran algunas de las profesiones de los vecinos del Urumea y el Oria. Hubo entre ellos una cierta jerarquización y estuvieron organizados gremialmente.



1730ko hamarkadan Juan Fermin de Guilisasti ainguragilea Caracasko Gipuzkoar Errege Konpainiaren pentsiopean egon zen Holandan ainguren manufakturarako prozedurarik aurreratuenak zelatatu eta ikasteko. Teknologia berria Arrazubiako (Aia) burdinolan eta Hernaniko Ainguren Fabrika Errealean aplikatu zuen.

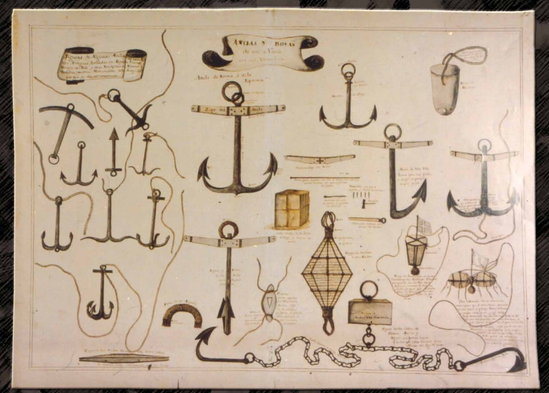
En la década de 1730 el ancorero Juan Fermín de Guilisasti estuvo pensionado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para espiar y aprender en Holanda los procedimientos más avanzados en la manufactura de anclas. Aplicó la nueva tecnología en la ferrería de Arrazubia (Aia) y en la Real Fábrica de Anclas de Hernani.

I BAIAK
HARREMAN EKONOMIKOEN GILTZARRI



AINTZINAN URUMEA ETA ORIA jarduera ekonomiko askotarako bizitza eta aberastasun iturri izan ziren. Sagardoa, ontzien eraikuntza, burnigintza, merkataritza, izokin eta angulen arrantza… izan ziren hauen inguruan sortu ziren produkzio arloak.

Hala ere, Urumeako biztanleak sagardoa eta burdinaren ekoizpenean berezitu ziren eta Oriakoek gauza bera egin zuten ontzigintzan.



LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS RELACIONES ECONÓMICAS

EL URUMEA Y EL ORIA ANTAÑO fueron fuente de vida y riqueza para muchas actividades económicas. Sidra, construcción de barcos, manufactura del hierro, comercio, pesca del salmón y angulas… son algunos de los ramos productivos que se desarrollaron alrededor de ellos.

Aún y todo, hubo una especialización de los habitantes del Urumea en la producción de sidra y hierro, mientras que los del Oria hacían lo propio en la industria naval.

I BAIAK HARREMAN EKONOMIKOEN GILTZARRI

SAGARDOA, euskaldunon edari nagusia, aintzinako garaietatik elaboratua izan da baserrietako dolareetan.

Urumeako bailara da, hala ere, XVI. mendeaz geroztik bere bizilaguntzako aberastasun iturri garrantzitsua izan den toki bakarretakoa.

LA SIDRA, la bebida por excelencia de los vascos, ha sido elaborada desde muy antiguo en los lagares de los caseríos.

El Valle del Urumea es, sin embargo, uno de los pocos lugares en los que desde el siglo XVI ha constituido una sustancial fuente riqueza para sus vecinos.

LOS RÍOS ARTICULADORES DE LAS RELACIONES ECONÓMICAS

ORIA IBAIA, ONTZIGILE OSPETSUEN SORLEKUA, Gipuzkoako puntako guneetako bat izan zen ontzigintzaren sektorean. Bere ospea Probintziako mugaz bestaldera zabaldu zen.

Bere ontziolek 1.200 toneladako galeoiak eta Euskal Herriako lehen lurrun-ontzia uretaratu zituzten.

ADMINISTRATION DU REGISTRE MARITIME

BREVET

EL ORIA, CUNA DE REPUTADOS CONSTRUCTORES de barcos, fue uno de los centros punteros del sector naval en Gipuzkoa. Su fama traspasó las fronteras de la Provincia.

Sus astilleros botaron galeones de hasta 1.200 toneladas y la primera embarcación de vapor de Euskal Herria.

IBAIEN AGORRALDIKO HILABETEETAN ERE lanerako gaitasuna zuten burdinola asko izan ziren Oria eta Urumeako ibai arroetan.

Aingurak, zumitzak, iltzeak, kabilak… egin zituzten, baina aingurak izan ziren Gipuzkoari izen ona eman ziotenak.

HUBO ESTABLECIDAS A LO LARGO DE LAS CUENCAS FLUVIALES del Oria y Urumea un sinfín de ferrerías que podían trabajar, incluso, en los meses de estiaje.

Fabricaron anclas, flejes, clavos, cabillas…., pero fueron las anclas elaboradas las que mayor renombre dieron a Gipuzkoa.

ETENGABEKOA ZEN sagardoa, egurra, dolare habeak, burdina, burdinaren minerala, abereak eta Gipuzkoa, Nafarroa, Frantzia edo Europako Iparraldetik zetozen beste produktu batzuekin Urumea eta Oria ibaietatik igotzen eta jeisten ziren gabarra eta alen joan-etorria.

ERA CONSTANTE el trasiego de gabarras y alas que subían y bajaban por el Urumea y el Oria cargadas de sidra, madera, vigas de lagar, hierro, mineral de hierro, ganado y otros productos procedentes de Gipuzkoa, Navarra, Francia o el Norte de Europa.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…

Ibaiak iraganeko autobideak eta kilometro asko atzerago hasitako bidea amaitzen zuten garraiatzaileak.

Los ríos autopistas de la antigüedad y el vehículo por el que culminaba un proceso iniciado muchos kilómetros atrás.

Urumea ibaia Santa Catalinako portutik hasi eta Ereñozu baino urrutirago nabigagarria zen.

El Urumea era navegable desde el puerto de Santa Catalina hasta más arriba de Ereñozu.

1582an Oria ibaia Tolosaraino nabigagarria egiteko proiektu bat izan zen, baina diru arazoak zirela eta, ez zuen aurrera egin.

Hubo en 1582 un proyecto para hacer navegable el Oria hasta Tolosa, pero por problemas de dinero no prosperó.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…

1729an Miguel de Zuaznabar-ek "Aiozategui" eta Ergobiako portuak sei urtetarako errentan hartu zituen burdinaren mineralaren karga eta deskargarako.

En 1729 Miguel de Zuaznabar arrendó los puertos de "Aiozategui" y Ergobia para seis años, para la carga y descarga del mineral del hierro.

Portu baserria.
Caserío Portu.

Hernaniko portuak edo "Portu"k izaera anitza zuen eta Urumea, Leitzaran eta Oria bailaretako beharrei erantzuten zien.

El Puerto de Hernani o "Portu" tenía un carácter intermodal y atendía a las necesidades de los valles del Urumea, Leitzaran y Oria.

Ergobiako bidesarian abereek, burdinak, sagardoak, egurrek eta portuan "batel handia"n jarritako beste salgaiek tasa bat ordaindu behar izaten zuten.

En el peaje de Ergobia tenían que pagar tasa el ganado, el hierro, la sidra, las maderas y otros géneros puestos en el puerto en "batel mayor".

Urumea eta Oria, merkataritza bizkortzeko eta bizilagunen artean produktuak trukatzeko beti konektatutako arroak.

El Urumea y el Oria dos cuencas siempre conectadas para agilizar el comercio y los intercambios de productos de sus vecinos.

Ergobiako zubia.
Puente de Ergobia.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…

Portuak eta ibaietako lehorreratzeko tokiak jabetza pribatukoak eta udalekoak ziren.

Los puertos y desembarcaderos fluviales eran de propiedad privada y municipal.

Izainek, astozainek eta gurdizainek salgaiak portuetaraino eramaten zituzten barnealdeko guneetara birbanatu edo itsasoratzeko.

Los boyeros, mulateros y carreteros conducían las mercancías hasta los puertos para su redistribución a las zonas del interior o su salida al mar.

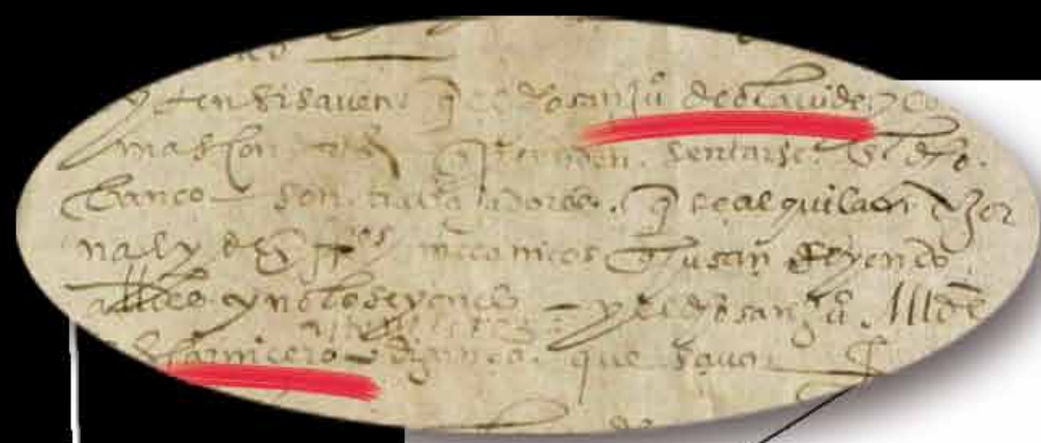
Gabarrari zerbitzua, lehendabiziko garraio publikoa.

El servicio de gabarrero, el primer transporte público.

Urumea ibaia.
Río Urumea.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…



1580an San Juan de Olabide izeneko harakin bat Astigarragako alkate izan zen Felipe de Murguia-ren haserrerako.

Un carnicero de nombre San Juan de Olabide fue alcalde de Astigarraga en 1580 para enfado del Felipe de Murguía.

Murgiatarren administratzaileak sendiaren XVI. mende hasierako ahulezia baliatu zuen beraien ondarearen zati bat bereganatzeko.

La debilidad de los Murguía a comienzos del siglo XVI, fue aprovechada por su administrador para usurparles parte de su patrimonio.

1478az geroztik Gipuzkoako Batzar Orokorretan Murgiako Jaunek Ergobiako bidesariko eskubideak kobratzeko zuten egiazkotasuna eztabaidatu zen. 1578an Auzitegi batek legez kontrakoa zela epaitu zuen.

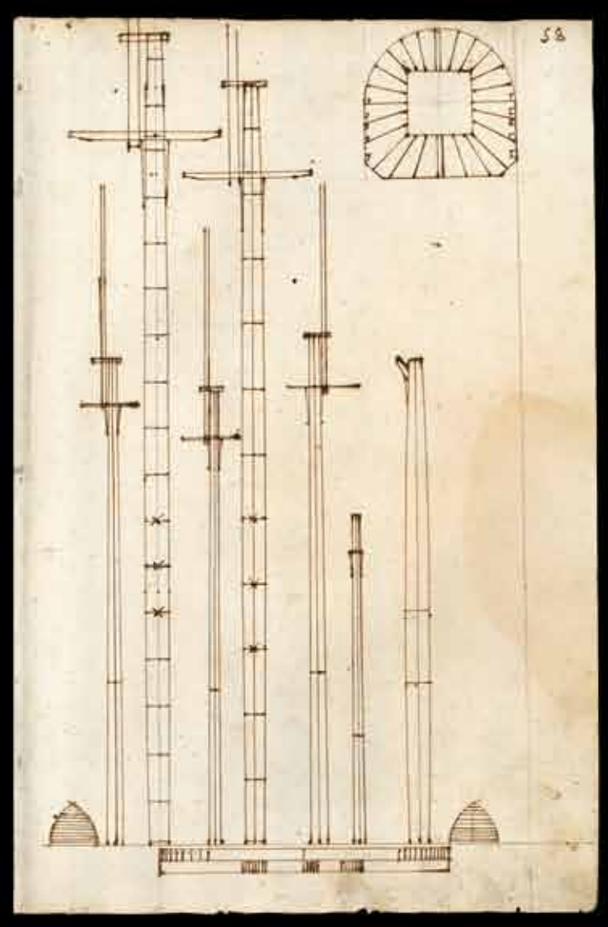
Desde 1478 se discutió en las Juntas Generales de Gipuzkoa la legitimidad que tenían los Señores de Murguía para cobrar los derechos del peaje de Ergobia. En 1578 un Tribunal sentenció que era ilegal.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…

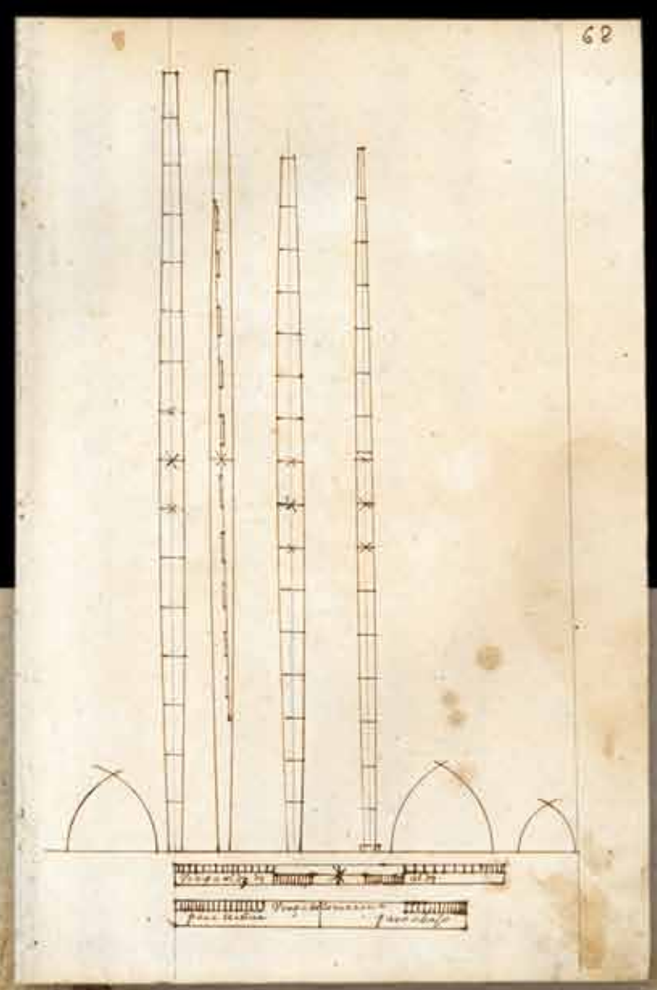
Oria Gipuzkoako ontzigile ospetsuenetako batzuen sorlekua izan zen, besteak beste, Ignacio de Soroa, Jeronimo de Aizpurua edo Mutiozabaldarren leinuarena.

El Oria fue cuna de algunos de los constructores de barcos más afamados de Gipuzkoa, entre ellos, Ignacio de Soroa, Jerónimo de Aizpurua o la saga de los Mutiozabal.



Ignacio de Soroa 1689an zendu zen, bere seme-alabentzako ondare garrantzitsua utziz. Inoiz ezkondu ez arren, seme-alaba ugari izan zituen zenbait emakumerekin; horietako bat Catalina de Irigoyen izan zen.

Ignacio de Soroa falleció en 1689 dejando un importante patrimonio para sus hijos. Aunque nunca se casó, tuvo una extensa prole con varias mujeres; una de ellas fue Catalina de Irigoyen.



Jeronimo de Aizpurua ontzigintzan jardun zen hartzarotik. Ogibidea bere aitona Jeronimo de Echeveste armalantegi Kapiainarengatik ikasi zuen eta bere garaiko eraikuntzaren bertuteak eta akatsak bildu zituen eskuizkribu bat idatzi zuen.

Jerónimo de Aizpurua se dedicó desde su infancia a la construcción de barcos. Aprendió el oficio de su abuelo el Capitán de Maestranza Jerónimo de Echeveste, y escribió un manuscrito en el que desgranó las virtudes y defectos de las prácticas constructivas de su época.

BA AL ZENEKIEN…

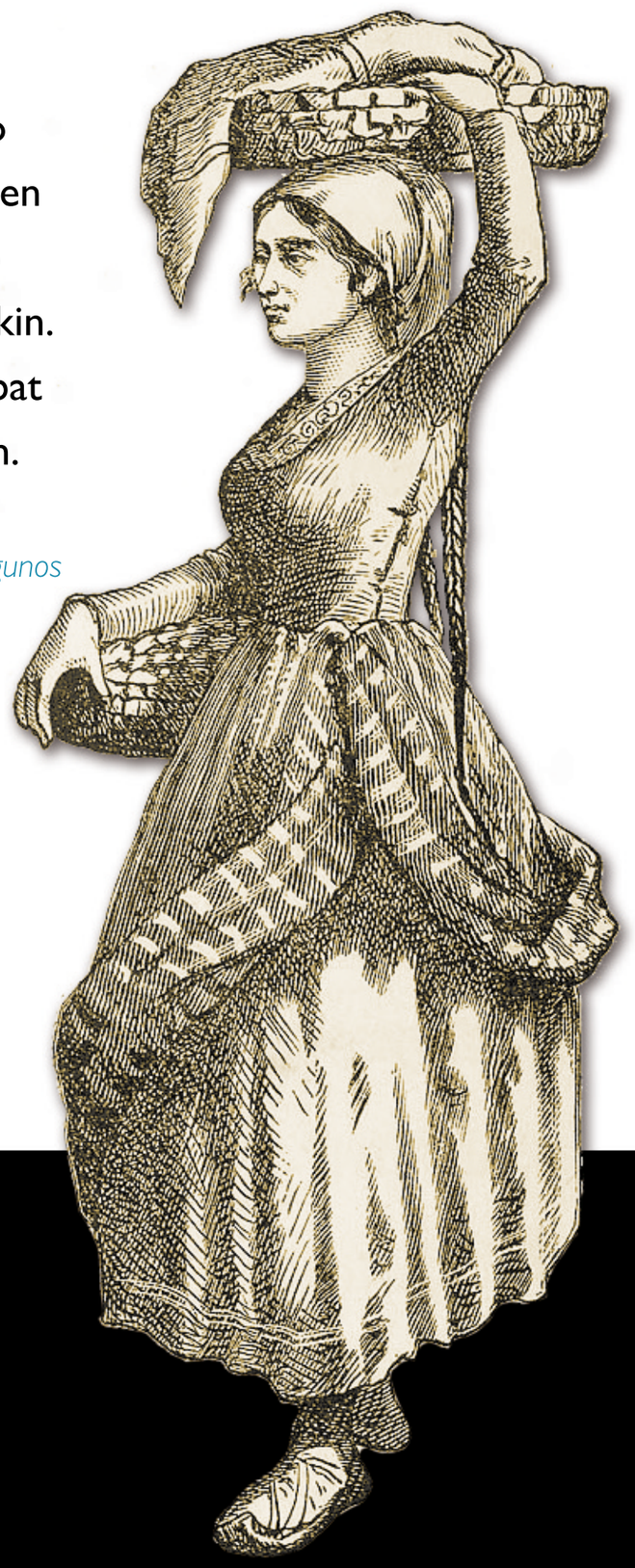
SABÍAS QUE…

Hernani, Astigarraga eta Usurbilgo bizilagunek familia loturak sortu zituzten beren ondarea mantendu eta boterea handitzeko. 1564an Guruzeaga baserriaren jabea zen Joan Lopez de Guruceagak, Olabide baserriaren oinordekoa zen Maria Joan de Olabide-rekin ezkondu zuen bere semea Martin; eta 1567an, Joanes semea Maria Miguel izeneko Argindegiko oinordekoarekin.

Los vecinos de Hernani, Astigarraga y Usurbil tejieron lazos familiares para preservar su patrimonio y aumentar su poder. Joan López de Guruceaga, dueño del caserío Guruzeaga, casó a su hijo Martín en 1564 con María Joan de Olabide, heredera del caserío Olabide; y en 1567, a su hijo Joanes con la sucesora de Argindegi de nombre María Miguel.

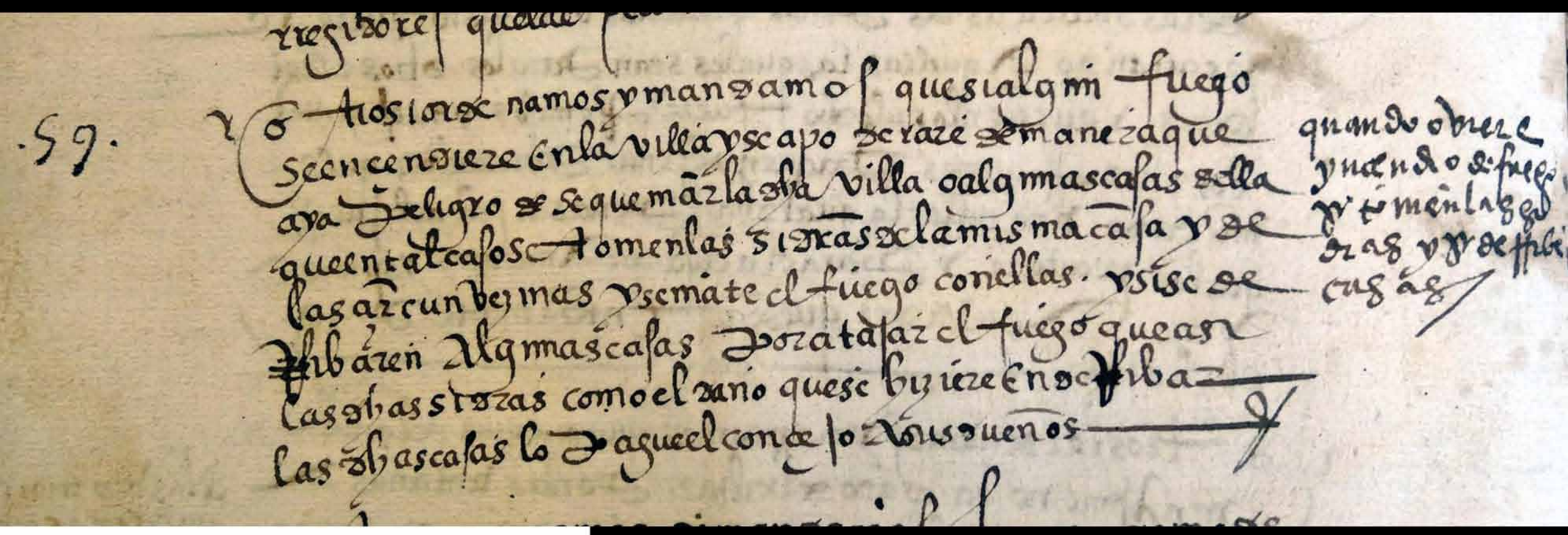
Emakumezkoek lanik gogorrenetako batzuk egiten zituzten gizonezkoena baino soldata baxuagoarekin. Horietako ogibide bat latsariarena izan zen.

Las mujeres realizaban algunos de los trabajos más duros con un salario menor que el de los hombres. Uno de sus oficios fue el de lavanderas.



BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…



Ternuara baleak ehizatzera joaten ziren marinelek 2-3 litro sagardo edaten zituzten egunean bere C bitaminari esker eskorbutoa ekiditzeko. Horietako itsasontzi batzuk Orian eraiki ziren.

Los marineros que iban a Terranova a cazar ballenas, bebían 2-3 litros de sidra al día porque su vitamina C les prevenía del escorbuto. Además, algunas de estas naos fueron construidas en el Oria.

XIX. mendeko idazle atzerritar batzuek Astigarragako dolareetan egindako sagardoaren oparoaldiak goratu zituzten.

Algunos escritores extranjeros del siglo XIX alabaron las bonanzas de la sidra elaborada en los lagares de Astigarraga.

Sagardoa inguruko ontziola, burdinola eta portuetan kontrataturiko langileen soldataren parte zen.

La sidra formaba parte del salario de algunos de los operarios contratados en los astilleros, ferrerías y puertos de la zona.

1542ko Hernaniko Ordenantzek suteak itzaltzeko soberan zegoen sagardoa erabiltzeko egindua ematen zuten.

Las Ordenanzas de Hernani de 1542 mandaban la utilización de la sidra sobrante para sofocar los incendios.

1609an Pierre Lancre inkisidore frantziarra Euskal Herrira etorri zenean sorginkeria ikertzera, hau esan zuen: "[Euskal Herria] sagarren herrialdea da. Bertako emakumeek sagarrak bakarrik jaten dituzte, sagar-ura bakarrik edaten dute eta ezarrita dagoenaren aurkako sinboloari, sagarrari, kosk egiteko prest daude uneoro…".

Cuando en 1609 el inquisidor francés Pierre Lancre vino a Euskal Herria para investigar sobre la brujería, dijo: "[Euskal Herria] es un país de manzanas, sus mujeres sólo comen manzanas, no beben más que jugo de manzanas y en cualquier ocasión están dispuestas a morder la manzana de la transgresión…".

Ontzietako tripulazioaren jan-edana olioa, sagardoa eta "bizkotxoa" izan ohi zen. Itsas armadaren galeoiek, horretaz gainera, bakailao gazitua, urdaia, haragi gazitua, baratxuriak, piperrak, ardoa, arrautzak eta oilo biziak eramaten zituzten goi agintarientzat.

La dieta de la tripulación de los barcos era a base de aceite, sidra y "bizcocho". Los galeones de la Armada, además, llevaban bacalao salado, tocino, carne salada, ajos, pimientos, vino, huevos y gallinas vivas para los altos mandos.

BA AL ZENEKIEN...

SABÍAS QUE...

Uriberri ontziola.
Astillero Uriberri.

Duela gutxi Kolonbiako uretan aurkitua izan den eta 1708an hondoratu zen "San José" galeoia Usurbil-en eraiki zen Mapil-eko ontziolan. Lantegi hau Uriberritik oso gertu zegoen.

El galeón "San José" recientemente hallado en aguas de Colombia y hundido en 1708, fue construido en Usurbil en el astillero de Mapil. Esta factoría estaba muy próxima a la de Uriberri.

Jose Matias Mutiozabal izan zen Uriberri ontziolaren lehendabiziko jabea. Ez zuen bertan itsasontzirik egin eta Usurbilgo elizako kabildoari eman zion ontzigileren bati alokatzeko baldintzarekin.

José Matías Mutiozabal fue el primer dueño del astillero Uriberri. No llegó a labrar en él barco alguno y lo legó al cabildo eclesiástico de Usurbil con la condición de arrendarlo a algún fabricante naval.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…

1750ko hamarkadan Hernaniko ainguren bulegoko langileek greba egin zuten zor zitzaizkien soldatengatik protesta egiteko.

En la década de 1750 los trabajadores de las oficinas de anclas de Hernani hicieron una huelga en protesta por los salarios que se les debía.

1730ko hamarkadan Juan Fermin de Guilisiasti maisu ainguragilea Holandara joan zen industria espioitza egitera. Berean ikasitakoa Arrazubia burdinolan eta Hernaniko Ainguren Bulego Errealetan baliatu zuen.

En la década de 1730 el maestro ancorero llamado Juan Fermín de Guilisiasti fue a Holanda a hacer espionaje industrial. Aplicó lo aprendido en la ferrería de Arrazubia y las Reales Oficinas de Anclas de Hernani.

1787an, ainguragile guztiek fabrikatutako ainguren kalitatea bermatzeko bete behar zituzten arau-sorta euskarara itzultzeko egintea eman zuen Marina komisarioak.

En 1787 el Comisario Marina ordenó traducir al euskera un conjunto de normas a cumplir por todos los ancoreros para garantizar la calidad de las anclas fabricadas.

Oria eta Urumea ibaiak puntakoak izan ziren ainguragintza eta ontzigintzan.

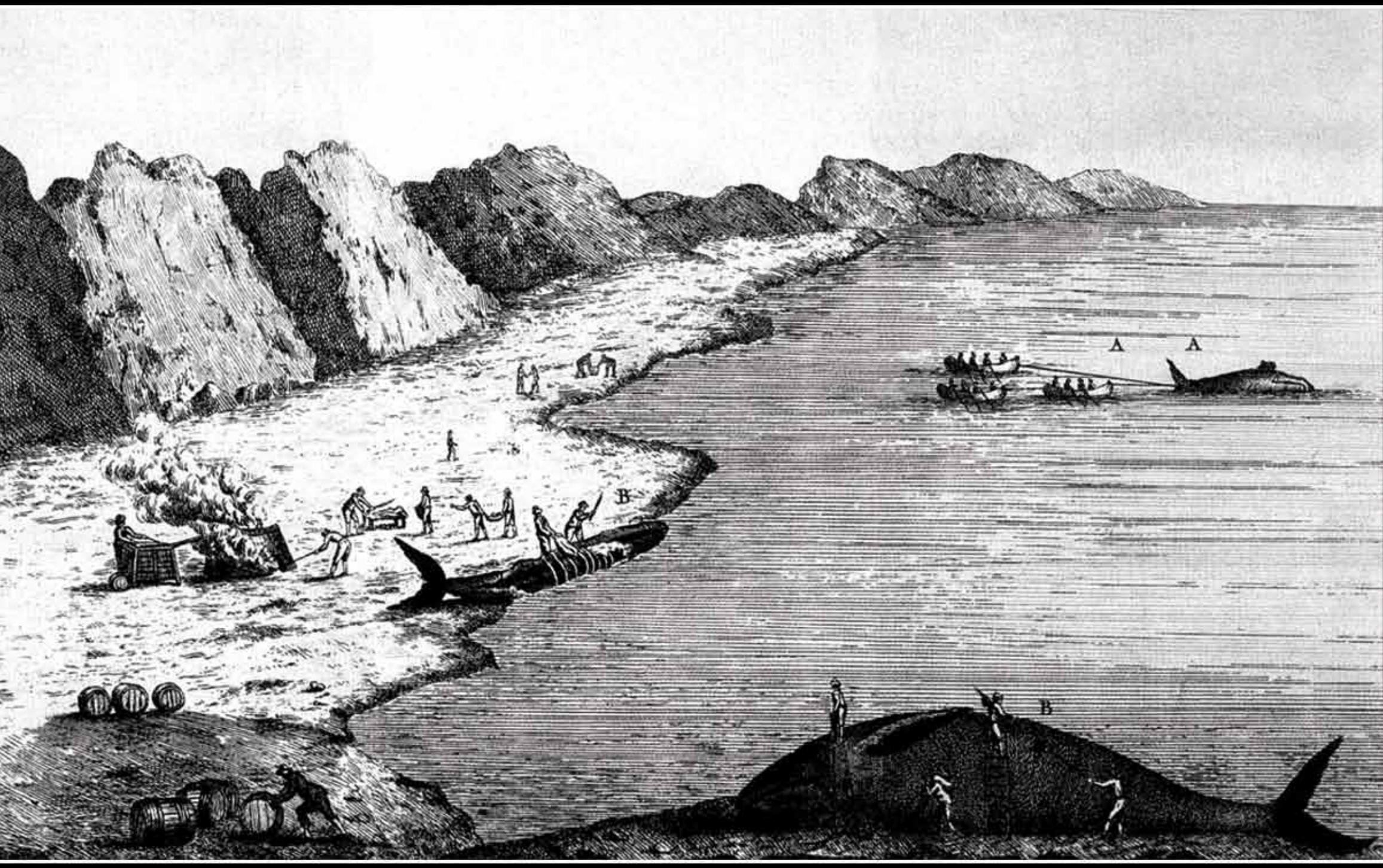
El Oria y el Urumea fueron punteros en la elaboración de anclas y la construcción de embarcaciones.

Bidai bakoitzean ala bakoitzak 1.472 kilogramo garraiatzen zituen eta itsasontzi bateko burni minerala garraiatzeko 7tik 10era ala behar izaten ziren.

Un ala en cada viaje transportaba unos 1.472 kilogramos, por lo que se necesitaban de 7 a 10 alas para transportar todo el mineral de hierro de un bajel.

BA AL ZENEKIEN…

SABÍAS QUE…



Balearen olioa XVI. mendeko "urrea" zen. Zetazeo batekin 50-127 koipe upel betetzen ziren.

El saín o grasa de ballena, era el "oro" del siglo XVI. De un cetáceo se podían obtener de 50 a 127 barricas de grasa.