

# DIABO GA



AITA MANUEL

1

1917-2017

## ESTROPADEI GORAZARRE

Egungo ekitaldi gutxik biltzen dute aldi berean estropadek adina dohain: masen kirol ikuskizuna, arrantzaleen ohiturak, historia, jaiak eta lehiaketa.

Euskaldunok indar fisikoa erabiltzen duten kirolekin lotura hestua izan dugu tradizioz, eta arrauna da, ezbairik gabe, grina hori egokien islatzen duen kirola. Arraunlariak, nola gizon hala emakume, buru-belarri aritzen dira entretamenduetan eta lehian; euria, hotza edo elurra gorabehera. Horregatik, gure aitortza eta esker ona merezi dute. Gaur berreskuratu nahi dugun Ciaboga aldizkaria arraunaren munduaren, patroien, arraunlarien eta afizioaren esker onaren adierazle da.

Aquariuma, 1908an sortu zenetik, estropaden ondareari eusten saiatu da. Gaur egun, museoaren sail oso bat estropadei eta beren adierazgarri historiko interesgarrienei zuzendua dago: historian zehar traineruek izandako garapenaren berri ematen duten planoak eta eskalan egindako maketak; XIX. mende amaierako eta XX. mende hasierako banderak, banderatxoak eta orlak; estropadei buruzko kartelak; argazkiak; postalak nahiz bideoak, grabatuak eta arraun-munduan mito bilakatu zen Kiriko Bontiguiren erretratua, familiak emana. Horiez gain, 1878an Zarautz eta Getaria arteko kostaldean harrapatutako balearen hezurdura ere ikusgai dago. Horixe da, inondik ere, ontzi txikietakoa marinelen ekintza go-goangarrietako baten erakusgarri.

Egunero idazten da historia. Hori dela eta, harror egoteko arrazoiak baditugu gaur egun ze, hemendik 100 urtetara, 2017ri buruzko Ciaboga aldizkaria argitaratzen denean, ez dira soilik irabazleak, partehartzaileak eta arraunari buruzko albisteak agertuko; halaber, emakumeen traineruek gero eta garrantzi gehiago hartzen joan direla baita ere, beraien kuraia eta adoreari esker.

Espero dut esku artean duzun Ciaboga aldizkariaren aleak kirol zoragarri honen eta bere jatorri historikoaren inguruan duzun informazioa zabaltzen laguntzea.



*José Ignacio Espel, Presidentea*  
Gipuzkoako Ozeanografia Fundazioa -  
Donostiako Aquariuma

## UN RECONOCIMIENTO A LAS TRAINERAS

Pocos eventos actuales reúnen al mismo tiempo tantas cualidades diferentes como las regatas de traineras: espectáculo deportivo multitudinario, tradición marinera, historia, fiesta y competición.

Los vascos hemos estado vinculados tradicionalmente con deportes de un gran esfuerzo físico y uno de los deportes que mejor reflejan esta fuerza es el remo. La entrega de las tripulaciones, no sólo en las competiciones, sino también en los entrenamientos, bajo lluvia, frío y nieve, merecen todo nuestro reconocimiento. La antigua revista Ciaboga, que hoy tratamos de recuperar, no deja de ser ese reconocimiento al mundo de las traineras.

Desde su creación en 1908, el Aquarium ha tratado de preservar el patrimonio relacionado con las regatas. Actualmente, hay un ámbito temático del Museo dedicado a las regatas de traineras con elementos históricos muy interesantes: planos y modelos a escala de traineras que muestran su evolución a lo largo de la historia; banderas, banderines y orlas de finales del siglo XIX y principio del s. XX; carteles de regatas; fotografías, postales y videos; grabados y un retrato de una leyenda de las regatas, Kiriko Bontigui (donado por su familia). Sin olvidarnos del esqueleto de la ballena cazada en 1878 en la costa entre Zarautz y Getaria, que es quizá la muestra más impresionante de las hazañas de los marineros en sus pequeñas embarcaciones.

La historia se escribe cada día y, en este sentido, tenemos motivos para estar orgullosos de que, cuando dentro de 100 años se edite la revista Ciaboga correspondiente a este año 2017, no sólo se reflejen los ganadores, participantes y noticias sobre remo, sino también el papel cada vez más relevante que han alcanzado las traineras femeninas gracias a su sacrificio y tesón.

Confío en que este ejemplar de Ciaboga que tiene entre sus manos le ayude a conocer más sobre este magnífico deporte y sus orígenes históricos.

*José Ignacio Espel, Presidente*  
Fundación Oceanográfica de Gipuzkoa -  
Aquarium de Donostia

## ZIABOGA BAKARRA

Donostiako Estropadak arrazoi askorengatik dira bereziak, besteak beste, ontziek bi luze egiten dutelako soilik, betidanik irteeratik 1,5 itsas miliara ainguratu den ziaboga bakar batekin. Eta ziaboga horrek izena eman zion, hain zuzen, 1924az geroztik urte askoan urtean behin argitaratu zen aldizkariari. Kantauriko traineru guztien desira-objektua den Kontxako Banderaren aktualitatea zabaltzea zen aldizkariaren helburu nagusia.

Gaur, Gipuzkoako Foru Aldundiak Untzi Museo zaharrarekin hasi nahi duen etapa berriaren barruan -Euskal Itsas Museoa izango da hilabete gutxi barru-, argitalpen hori berreskuratu nahi dugu kultura-ondare inmaterialaren aitortza merezi duen estropada horren askotariko alderdi kultural eta tradizional ugarien berri emateko. Abestiak, apustuak, arau bereziak, egutegi eta ordutegi mugiezinak, Urgull mendia eta Donostiako kaia mukuru betetzen duten zaleak, irrati- eta telebista-saio bereziak, osagai horiengatik eta beste hainbatengatik, hitzordu hori kirol-proba bat baino gehiago ere badela esan dezakegu.

Goza ezazue, Ciaboga aldizkariaren ale honean, 1917. urteko estropadaren sekretuekin eta mendeurrenaren ospakizunekin. Aldizkari berria da Ciaboga, eta Donostiako Estropaden historia gogoangarria ezagutzera ematea du eginkizun nagusizat.

*Denis Itxaso*  
Gipuzkoako Lehen Diputatu Nagusiordea



## UNA CIABOGA ÚNICA

Una de las muchas características que hacen especial las Regatas de San Sebastián es que las embarcaciones realizan dos largos con una única ciaboga, tradicionalmente fondeada a 1,5 millas náuticas de la salida. Esa ciaboga es la que dio nombre durante muchos años a la revista que, desde 1924 y con carácter anual, comenzó a editarse para difundir la actualidad de la Bandera de La Concha, el preciado objeto de deseo de todas las tripulaciones del Cantábrico.

Hoy, dentro de la nueva etapa que la Diputación Foral de Gipuzkoa quiere emprender con el viejo Museo Naval -pasará a denominarse Museo Marítimo Vasco en unos meses-, queremos recuperar esta publicación para recrear los innumerables aspectos culturales y tradicionales que hacen de esta regata un evento digno de ser reconocido como patrimonio cultural inmaterial. Las canciones, las apuestas, sus especiales reglas, el calendario y horario inmutables, la afición que inunda las inmediaciones del monte Urgull y el muelle donostiarra, las retransmisiones, son ingredientes que hacen de esta cita algo más que una prueba deportiva.

Disfruten de las efemérides y los secretos que esconde la edición de la regata que se celebró en 1917, ahora hace un siglo, con este ejemplar de Ciaboga, la nueva revista con la que queremos contribuir a un mayor conocimiento de la legendaria historia que atesoran las Regatas de San Sebastián.

*Denis Itxaso*  
Primer Teniente de Diputado General

## CIABOGAREN BIRSORTZEA

### Aurrekariak

Kontxako estropaden historiaren inguruko mitoeikin eta epikotasunarekin harreman estua duten argitalpenen artean **Ciaboga** aldizkaria azpimarratu behar dugu. 1924. urtean eman zen lehenik argitara, Kontxako estropadei lotutako urtekari bezala, eta estropada horien funtsezko osagarria izatera iritsi zen. Aldizkariaren lehen denboraldiaren amaiera 1936an, Guda Zibilaren hasierarekin gertatu zen. 1942an hasi zuen bere bigarren denboraldia eta 40. eta 50. hamarkadetan arraunak izan zituen funtsezko aldaketan berri jaso zuen, 1962an ateak itxi zituen arte. Argitalpena eten zenean, **Ciaboga** Kontxako historia loriatsua apaintzen duten mitoetako bat bilakatu zen. Are gehiago, hurrezkeroko, euskal arraunaren historiaz idatzi dutenentzat funtsezko informazio iturria izan da. Hiru hamarkada beranduago, 1992an izan zen arraunean espezializatutako **Ciaboga** aldizkariaren hirugarren denboraldi laburra. Formatu moderno batez diseinatu arren ez zuen aurrera egiterik izan.

### Norabide berri bat

Ale honekin aldizkariaren laugarren denboraldiari hasiera ematen diogu, oraingo honetan Untzi Museoa eta Aquariumak elkarrekin argitaratua, El Diario Vascoen lankidetzarekin. Jatorrian zuen urteroko maiztasuna berreskuratu dugu, Kontxako estropadei lotutako aldizkaria izan dadin. Baina orain itsas historiari buruzko aldizkaria da, eta Kontxako estropaden historiari buruzkoa, batez ere, duela mende bateko dokumentaziotik eta prentsatik estropada hauei buruzko idazkiak eta argazkiak bilduko dituena. Lehen ale honek, beraz, 1917ko estropadaren inguruko gorabeherak biltzen ditu. Dena den, aldizkariaren norabide berri honek badu lotura **Ciaboga** mitikoaren tradizioarekin, izan ere, beti biltzen baitzituen antzinako estropada eta euskal itsas heroien eta gertakarien inguruko artikuluak.

### Ikerketaren emaitzak

Aldizkaria ekoiztu ahal izateko behar diren materialen (dokumentazioaren, prentsa artikuluen, bertsoen, argazkien...) bilketa helburu duen ikerketa historiko txiki baten ondorioa izango da ale bakoitza eta, bide batez, ilunpean geratu diren duela mende bateko gertakariak argitzeko balioko digu. 1917ko estropadari dago-

kionez, **Ciaboga** aldizkari historikoan bildutako Kontxako palmaresak akats bat dauka. Lehen jardunaldian aritu ziren lau tripulazioetatik hiruren denborak bakarrik bildu zituen: San Pedro (19,51 minutu), San Juan (20,40 minutu) eta Club Marítimo Donostiarra (20,52 minutu). Begiratu ditugun jatorrizko dokumentu guztietan ordea garbi azaltzen da, bigarren jardunaldiko ohorezko estropadara pasako ziren Pasaiako bi ontzien atzetik Getariakoa geratu zela hirugarren. Euskal estropaden historian adituak direnek ez dute akats hau zuzendu. Are gehiago, hauetako batek idatzi zuenez, getariarrek bezperan eman zuten estropadara aurkeztuko ez zirenen abisua. Antonio Zavala izan da, bere estropadei buruzko bertso bilduman, kontraesan hau aipatu duen bakarra, eta 1917ko estropadan getariarrek parte hartu zutenaren frogak eman dituena. Argitu dugu beraz inkognita txiki hau, ezagutzen dugun Kontxako estropaden historia behin betikoa ez dela adierazten duena. Honek ere, gure itsas historia osatzen jarraitzeak alegia, urtero argitarapen hau egitera bultzatzen gaitu.

### Esker onak

Lerro hauetan Bontigi familiari historian zehar **Ciaboga** aldizkaria mantendu izana eskertu nahi diogu, bai eta ibilbide berri hau abiarazteko baimena eman izana ere.

*Untzi Museoa / Aquarium*

## RENACE CIABOGA

### Antecedentes

Si hay alguna publicación íntimamente vinculada a la mítica y a la épica de la centenaria historia de las regatas de La Concha, ésta es la revista **Ciaboga**. Inició su andadura en 1924 como publicación anual vinculada a las regatas de La Concha, de las que llegó a ser un componente fundamental. La primera temporada de la revista se interrumpió en 1936 con el estallido de la Guerra Civil. En 1942 inició su segunda etapa dando testimonio de las fundamentales transformaciones que fue experimentando el remo a lo largo de las décadas de los 40 y los 50, hasta la expiración de la publicación en 1962. Interrumpida su publicación, **Ciaboga** se transformó en uno de los mitos que adornan la gloriosa historia de La Concha. Más aún, desde entonces ha constituido una de las principales fuentes de información para aquellos que han escrito sobre la historia del remo vasco.

Tres décadas más tarde, en 1992 se desarrolló la efímera tercera temporada de **Ciaboga** como revista especializada en el deporte del remo. Aunque dotada de un formato absolutamente moderno, la iniciativa no prosperó.

### Nueva orientación

Con el presente número inauguramos la cuarta etapa de esta revista que, esta vez, se edita de la mano de Untzi Museoa y Aquarium, junto con la colaboración de El Diario Vasco, retomando su tradicional periodicidad anual, vinculada con las regatas de La Concha. Pero regresa como una revista de historia marítima; una revista de la historia de las regatas de La Concha en la que se recogerán, principalmente, textos y fotografías entresacadas de la documentación y de la prensa de hace exactamente un siglo. Este primer número, por tanto, detalla los pormenores de la regata de 1917. De alguna manera, la nueva orientación de la revista tiene también relación con la tradición de la mítica **Ciaboga** que en sus páginas siempre incluía artículos que hacían referencia a antiguas regatas y a gestas y héroes vascos relacionados con el mar.

### Resultados de la investigación

Cada número anual será fruto de una pequeña investigación histórica destinada a recopilar materiales (documentación, artículos de prensa, versos, fotografías...) de la época y esclarecer en lo posible acontecimientos de hace un siglo que hayan quedado en la penumbra. En el caso de la regata de 1917 comprobamos que la histórica revista **Ciaboga** cometió una errata a la hora de recoger el palmarés de La Concha. Efectivamente, únicamente aparecen reflejados los tiempos de San Pedro (19,51 minutos), San Juan (20,40 minutos) y del Club Marítimo Donostiarra (20,52 minutos) que compitieron durante la primera jornada. De todas maneras, todas las fuentes originales consultadas confirman que en esa jornada también compitió la tripulación de Getaria que alcanzó el tercer puesto, detrás de los dos pasaitarras que pasaron a la regata de honor de la segunda jornada. Los especialistas en la historia del remo vasco han perpetuado en sus obras este error, llegando alguno a afirmar, incluso, que “*el día 7, Getaria comunicó su imposibilidad de acudir*” a la regata. Únicamente, Antonio Zavala en su recopilación de los versos relacionados con las regatas se percata de esta contradicción, aportando pruebas inequívocas de la participación de Getaria en la edición de 1917. Queda, por tanto,

definitivamente aclarada esta pequeña incógnita, que, por otra parte, es buena muestra de que no es definitiva, ni mucho menos la historia de las Regatas de La Concha que conocemos, lo cual nos anima a realizar este pequeño esfuerzo anual.

### Agradecimiento

Desde estas líneas queremos agradecer en especial a la familia Bontigui por su continua labor al frente de la histórica **Ciaboga** y por su gentileza a la hora de hacer posible esta nueva andadura de la revista.

*Untzi Museoa / Aquarium*

**Oharra:** garaiko testuen transkripzioetan jatorrizko agiri eta argitalpenen ortografia errespetatu dugu./ **Nota:** en las transcripciones de textos de la época hemos respetado la ortografía de las publicaciones y documentos originales.

*100 urtetan hainbeste gauza aldatu dira, jakina arraunak, arraunketa, ontziak, gizartea, marketina komunikabideak, portua euskararen eragina dena hain desberdina izanik zer da orduko berdina? estropaden pasioa eta itsasoaren urdina*

*Jon Maia*



# Regatas de Traineras á Remo

ORGANIZADAS POR EL EXCELENTISIMO AÑUNZAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN, CON LA COOPERACIÓN DE LA EXCELENTISIMA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GUIPÚZCOA COSZEDAS POR LAS DOS ENTIDADES

## PESTEJOS NÁUTICOS

DÍAS 9 Y 16 DE SEPTIEMBRE DE 1917

**DOMINGO, DÍA 9**

**REGATA DEL LITORAL Ó CANTÁBRICO**

en donde podrán tomar parte tambien, si desean, las embarcaciones de las playas francesas

PRIMER PREMIO.....	Pesetas	1.500
SEGUNDO » .....	»	1.000
TERCER » .....	»	700
CUARTO » .....	»	500

**DOMINGO, DÍA 16**

## CUCAÑAS

Para premios y demás atenciones Pesetas 250

**REGATA DE HONOR Ó DE CAMPEONATO**

Aquí lucharán las dos embarcaciones que hubieren alcanzado el 1.º y 2.º premio en la del Litoral ó Cantábrico, corrido el Domingo anterior y consistira en un

**Premio de 2.000 pesetas y Bandera de seda**

y un segundo premio de 600 pesetas.

RELACION - de la tripulacion de la embarcación titulada EL CANO de Guetaria con inscripción marítima nº 944. Construida en Guetaria. Bandera blanca. Calle 1.

PATRON: Don Bartolome Uranga

**REMEROS**

Don Sebastian Ulacia  
Don Sebastian Iribar  
Don Juan Aranguren  
Don Cristobal Basurto  
Don Quirino Uranga  
Don Segundo Uranga  
Don Pelegrin Agote  
Don Castor Azcue  
Don Pelayo Azcue  
Don Elias Garmendia  
Don Aniceto Zumeta  
Don Julian Ulacia  
Don Luis Galdos

**SUPLENTES**

PATRON: Don Aniceto Zumeta

**REMEROS**

Don Manuel Gorostiaga  
Don Jose Domingo Aizpuru  
Don Celedonio Aranguren

RELACION de los tripulantes de la embarcación titulada CLUB MARITIMO DONOSTIARRA, de San Sebastián. Inscripción marítima nº 138. Construida en Ondárroa. Bandera azul. Calle 3.

PATRON: Don Valentin Ybarlucea

**REMEROS**

Don Celestino Aristiguieta  
Don Fermin Aristiguieta  
Don Eduardo Garagarza  
Don Domingo Bidaurreta  
Don Juan Landaberea  
Don Juan Blanco  
Don Javier Megias  
Don Martin Gomez  
Don Eustaquio Gomez  
Don Agustin Valenciaga  
Don Jose Ignacio Corostola  
Don Luis Bereciartua  
Don Valentin Vaqueriza

**SUPLENTES**

PATRON: Don Teodoro Olloquiegui

**REMEROS**

Don Sebastian Vaqueriza  
Don Roque Landaberea  
Don Ignacio Idiaquez

RELACION - de la tripulacion de la embarcación SAN PEDRO-TARRA de Pasajes de San Pedro con inscripción marítima nº 628. Construida en Pasajes. Bandera roja. Calle 2.

PATRON: Don Manuel Arrillaga

**REMEROS**

Don Angel Sarria  
Don Bibiano Mendizabal  
Don Tomas Fachado  
Don Francisco Urcelayeta  
Don Jose Agote  
Don Jose Cruz Oliveira  
Don Ignacio Gaztelumendi  
Don Joaquin Inda  
Don Miguel Inda  
Don Fructuoso Sarria  
Don Bernardo Bilbao  
Don Paulino Goicoechea\*  
Don Juan Sarria

**SUPLENTES**

PATRON: Don Carlos Sarria

**REMEROS**

Don Enrique Arrillaga  
Don Andres Echeverria\*  
Don Francisco Elustondo

\* Oharra: Echeverria Goicoechearen lekuan jardun zen./ Nota: Echeverria remó en vez de Goicoechea.

RELACION DE LOS TRIPULANTES DE LA EMBARCACIÓN NOMBRADA SAN JOSÉ, de Pasajes San Juan. Inscripción marítima nº 629. Construida en Ondárroa. Bandera verde. Calle 4.

PATRON: Don Pedro Iturralde

**REMEROS**

Don Leoncio Guereño  
Don Francisco Salaverria  
Don Raimundo Laboa  
Don Jose Lopetegui  
Don Eduardo Calafel  
Don Nicolas Mancisidor  
Don Vicente Sistiaga  
Don Tomas Guereño  
Don Francisco Sein  
Don Simon Otza  
Don Tiburcio Corta  
Don Bibiano Puy  
Don Eugenio Laboa

**SUPLENTES**

**REMEROS**

Don Federico Mora  
Don Juan Maria Laboa  
Don Cleto Echave

(Donostiako Udal Artxiboa, B,7,II,257,5)

- 1 -

Milla urte ta beatzireun amazpiyan gerade, bi estropara Donostiyako erriyan izan dirade; agorrillaren bederatzian saia egiñak daude, arraunlari pizkorak zein diran ondo ikusiyak gaude.

- 2 -

Amarrak jo ta andikan laiste nitzan Donosti zarrían, trabesa nola zan jakiteko ez geunden leku txarrian; agure batek otsegin zuen nigandik oso urrian: «Getariarrak etorri baietz beste iruren aurrian!».

- 3 -

Diruba egin naian bezela gizon orrek itzegin du, ta ogei duro Getariarren alde aguro egin du; bere gogua ori izan zan, inork etziyon agindu, ustez eskuban zeukan txoriyak San Pedrorra iges egin du.

- 4 -

Beren orduban arraunlariyak txalupetan sartu zian, prestatu eta abiyatzeko zeuden soñuba jotzian; alegiña egin gabetandik bire orretan etzian, Getariarrak obia zuten egon balira etxian.

- 5 -

Soñuba jota laurak batian aguro dira abitu, bi Pasaian atzetik denboraz Getariya zan gelditu; Donostiyako kuadrillarekin batere ez giñan arritu, entsaio geiago egin gabe naikua zuten segitu.

- 6 -

San Pedro aurretik etorri zan, bigarregua San Juan, Getariarrak oien aurretik inola ezin ziran juan; arraunlari gaztiak geienak zeuden Donostiyakuan, lana egingo dute oraiñdik sasoia etorritakuan.

- 7 -

Getariarrak diruba galtzen ikusten dirade sarri, txalupa txarraren aitzekiya zertako dezute jarri? Ze arraunlari dauden jendiak ederki diye igarri, len bezela bakarrik bandera bearko dute ekarri.

- 8 -

Txaluparen aitzekiya jartzen ari zerate alperrik, naita're ezin erremeditu len egindako okerrik; obe dezute egiaz esan ez daukzutela indarrík, aspaldiko urtietan artzen dezute jipoi ederrik.

- 9 -

Beren buruben kaltian oiek dauzkaten seta txarrak, txalupa azkar eramaten du egon ezkerro indarrak; aldamenian izan balitu igazko Donostiarrak, danen atzetik gelditu bearko zuten Getariarrak.

- 10 -

Txalupak trukatuta illaren amaseyan urrena, zein diran geiena ikusteko estroparik ederrena; bi Pasaia gogor jo dezute kanpora eta barrena, baña San Pedro bigarren aldiz etorriya da aurrena.

- 11 -

Gizon oiek abillidadiak dizkigute erakutsi, txalupa mantsuaguarekin San Pedrok bestiak autsi; nere ustian San Juandarrak obeko dezute etsi, alegiña egiñagatikan ezin zerate iritxi.

- 12 -

Diruba zerbait jokatu degu ikusten izan geranak, galdu-irabaziya seguru apusturetako lanak; duro batzuek badirade or esku-aldatu diranak, kaskuari atzegingo diyo galduta gelditu danak.

- 13 -

Bi egunetan aurten S. Pedrok sona aundiya artzen du, baita S. Juan auzo-erriya azpiratuta jartzen du; Getariarrak lanteri ontan asko dirade atzendu, txalupak onak dituzte baña gizonen faltaz galtzen du.

- 14 -

Ikusgariyak izandu dira gizon oien lanbiriak, bata bestiari pegatzeko beti oriyan idiak; San Juandarrak egonagatik mutil kupira gabiak, arraun-lanian S. Pedrotarrak azaldu dira obiak.

- 15 -

Zorionian aurten San Pedro estroparako jarriya, bi premiyo ta banderarekin goratu dute erriya; egun artan Pasaian bildu zan jendetza izugarriya, nolanaikua etzan izango oien ongi etorriya.

- 16 -

S. Pedron daude arraunlariyak indartsu eta biziya, orretarako jaiotakuak, lanian ondo eziya; patroí Manuel Arrillagakin dira ondo ikasiya, arriturikan gelditu ziran begira zeuden guziya.

- 17 -

Eskerrak ematia merezi du orrelako kuadrillak, oiegatikan irabaziya badirade diru-pillak; erri orretan lan ortarako daukagu gazte abillak, gora S. Pedroko arraunlariyak, zuek zerate mutillak!

- 18 -

Orra aurtengo pasadizuak nola dan adierazi, Getariarrak zer gizon dauden ondo ditugu ikusi; irabazi baño lenagotik kankak jartzen ziran asi, urrengorako oiek gordeta oek lenbailen ikasi.

## EUSKAL ESTROPADEN JATORRIARI BURUZKO BI HITZ

Hamaika gauza idatzi dira euskal estropaden jatorriari buruz: balea arrantza dela, atoa dela, portura lehenak iristeko arrantzaleen arteko lehiak direla eta abar. Hala da, itsas jarduera desberdinetan besteak baino azkarrago nabigatzea edo maniobra azkarragoak eta zehatzagoak egitea funtsezko abantailak izan dira beti.

Begira 1672an Nicolas Denys esploratzaile eta kolonia administratzaile frantziarrak, Ternuara joaten ziren euskal bakailao arrantzaleei buruz zer idatzi zuen:

*“Lehorrera, beren arrantzategietara gerturatzen direnean, portu berdineran joan nahi duten bizpahiru ontzik elkarrekin topo egiten dutenean, kapitain guztiek almirante izan nahi dute. Almirante izatera iristeko, lehorretik 8, 10 edo 12 legoatara (legoa bat hiru itsas milia dira) daudenean, gaez txalupa bat uretaratzen dute arraun eta arraunlaririk onenekin osatua. Aldeko haizea badabil, arraunean baino azkarrago joan ahal izateko oihalak erabiltzen dituzte. Eguna zabaltzean beste ontzietatik ere txalupak uretaratu dituzte-la ikusten badute, nork aurrea hartuko, orduan hasten da lehia. Karela gainetik ura sartu arren, ez du inork haize pitin bat galtzera eramanez ez bada. Munduan gutxi izango dira haiei jarraitzeko gai direnak. Haizerik ez bada, arraun egiteko besoak ederki luzatzen dituzte eta ez da haiek baino indartsuago arraunean egingo duen galeoterik. Mantsotu ez daitezten, ez dute jateaz edo edateaz pentsatu ere egiten. Beti norbait besteak baino lehenago iristen da eta lehorrera salto egiten duen lehenak bere kapitainarentzat almirante eskubidea lortzen du: hau da, bakailao lehortegia eraikitzeke eta ontziari fondo emateko lekurik egokienak eskuratzen ditu eta neguko ekaitzek hautsi eta hondartzetara botatuko aurreko urteko lehortegietako zurezko zatiak erabiltzeko eskubidea izango du”.*

“Estropada” epiko haien giroa eta testuingurua ezagutzeko eta ulertzeko aukera paregabea eskaintzen digute Canada-ko Red Bay-en dauden euskal baleazaleen aztarna arkeologikoek. Bertan dagoen XVI. mendeko euskal baletxalupa aipatu behar dugu besteak beste.

## ALGUNAS APRECIACIONES SOBRE EL ORIGEN DE LAS REGATAS VASCAS

Mucho se ha escrito acerca del origen de nuestras regatas, que si la caza de la ballena, que si el atoaje, que si las carreras de los pescadores para llegar a puerto los primeros, etc. Efectivamente, navegar más rápido, o realizar maniobras más rápidas y precisas que los demás han sido ventajas fundamentales en el quehacer diario de las distintas actividades marítimas.

Fíjense lo que allá por 1672 escribía Nicolas Denys, explorador y administrador colonial francés, acerca de los pescadores de bacalao vascos que acudían a los puertos de Terranova:

*“Cuando se aproximan a tierra, a sus caladeros de pesca, si coinciden dos o tres embarcaciones que pretenden arribar al mismo puerto, cada capitán pretende ser el almirante. Para ello, cuando se encuentran a 8, 10, o 12 leguas de tierra (cada legua son tres millas marinas), de noche botan una chalupa tripulada con los mejores remeros, provistos de buenos remos. Con viento favorable recurren a la vela para navegar más rápido que remando. Al amanecer, si comprueban que de las restantes embarcaciones también han botado sus chalupas, da comienzo la competición para tratar de tomar la delantera. A pesar de tomar agua por encima de la borda, nadie hará nada que, por evitarlo, ocasione la menor pérdida de viento, limitándose a achicar la embarcación. Pocos habrá en el mundo que sean capaces de seguirles. Si no hay viento, alargan los brazos y comienzan a remar y no hay galeotes que remen con más fuerza que ellos. Para no perder velocidad, ni siquiera se habla de comer o de beber. Siempre hay alguien que llega antes que los demás y aquel que salte a tierra primero consigue el derecho de almirantazgo para su capitán. Este derecho consiste en poder ocupar los mejores lugares para construir el secadero de bacalao y para fondear la embarcación, así como de apropiarse de los restos y maderos de los secaderos del año anterior, destruidos y arrojados a las playas por las tormentas del invierno”.*

Los vestigios arqueológicos de los balleneros vascos descubiertos en Red Bay (Canadá) nos proporcionan una oportunidad inmejorable para conocer y comprender el contexto y el ambiente en el que se desarrollaban aquellas épicas “regatas”. Entre otros elementos cabe destacar la chalupa ballenera vasca del siglo XVI que se expone en el museo de Red Bay.

*La Voz de Guipúzcoa,  
lunes 10 de septiembre de 1917*

### TRIUNFAN LOS DOS PASAJES

El cielo estaba entoldado, y se observaba un poco de mar, no gran cosa. Una ventolina de Oeste-Noroeste refrescaba algo el ambiente... Dióse la señal de salida, y las cuatro embarcaciones, como movidas por un solo impulso, avanzaron en línea, remando las cuatro tripulaciones casi al mismo tiempo. La lucha comenzaba á ser interesante, pues parecía que las fuerzas estaban equilibradas, pero no fué así. Poco antes de llegar á la barra, la trainera de Pasajes de San Pedro inició un avance, destacándose de las otras tres, aunque no mucho. También se destacaron las de Pasajes de San Juan y Guetaria. La de San Sebastián quedaba rezagada, á pesar de los esfuerzos de los trece muchachos, que no podían vencer la resistencia que les oponían las olas. A medida que el tiempo avanzaba, aumentaba el interés de la lucha. En primer lugar marchaban los de San Pedro remando pausadamente, sin arranques; seguíanles los de San Juan, y á éstos los de Guetaria, con una diferencia de la anterior de unos quince metros. Pero los guetarianos, dispuestos á vencer, cuando faltaban unos 150 metros para llegar á las balizas de viraje logran acortar la distancia é iniciar el viraje antes que los de San Juan.

Las tres embarcaciones remontan muy bien las balizas, pegadas á ellas, y casi en línea emprenden el regreso á la bahía. Hacíanse entonces presagios... Guetaria ganaría la regata, pues que se habían reservado para el final. No fué así; por razones que no nos podemos explicar, pues en los guetarianos no habíamos visto la menor señal de agotamiento, se dejaron éstos "comer el terreno" y después de cruzar la barra fueron alcanzados por los de Pasajes de San Juan, quienes ya desde aquel momento siguieron á la trainera de los del otro Pasajes y sacarle bastante ventaja.

De los donostiarras, se había prescindido en absoluto. Remaban con voluntad grande, ponían todo su empeño en acortar la distancia que les separaba de sus adversarios, pero todo era inútil. Se denotaba su poco entrenamiento, pues iniciaban la "champa" á destiempo, sin aprovechar el impulso

de las ondas. Los tripulantes de la trainera "San Pedrotarra" lograron "borrar la marca" que hicieron los de Orio el año pasado, quienes invirtieron en el recorrido 19 minutos y 59 segundos, con un tiempo igual que el que ayer hizo.

*La Voz de Guipúzcoa,  
lunes 17 de septiembre de 1917*

### LAS REGATAS DE TRAINERAS

Colocadas las traineras en sus respectivos lugares, la de San Pedro al Nordeste y al Noroeste la de San Juan, con las tripulaciones cambiadas, dióse la señal de salida. El calor era asfixiante, el sol caía á plano sobre nuestras cabezas despiadadamente; la mar estaba bella como un lago.

Las dos embarcaciones, al impulso de los remeros que las tripulaban, avanzaron entre dos filas de lanchas y vaporcitos. Fué un arranque tremendo. Las fuerzas parecían equilibradas, pues las dos seguían la misma línea remando sus ocupantes con el mismo ritmo. Más que una regata en la que se decidía un premio de honor, parecía que se trataba de un entrenamiento en el que se habían propuesto las dos tripulaciones no pasarse una á la otra. Así siguieron hasta rebasar la boca de la bahía; así continuaron un rato; pero los de San Pedro comenzaron á cansarse por lo visto de ese juego y remaban más rápidamente, en tanto que sus adversarios seguían al mismo ritmo. Remaban bien, pero no ganaban terreno.

La distancia fué haciéndose cada vez más sensible y los de San Pedro llegaron á la baliza de viraje seis ú ocho paladas antes que los de San Juan. Iniciaron aquéllos el viraje, pero tanto se separaron de la baliza que los de San Juan, ciñéndose mucho y bien dieron la vuelta casi al mismo tiempo que los de San Pedro y de nuevo comenzó la lucha. Esta iba haciéndose más interesante, pues durante toda ella la diferencia que en algunos momentos las había separado fué muy pequeña. Poco antes de llegar á la barra vióse ya la superioridad de los



de San Pedro; avanzaban sin cesar y su carrera no podían seguirla los del otro bando. Sin embargo, éstos no dejaban ganar mucha diferencia. Al llegar al canal, entre la isla de Santa Clara y el monte Urgull, los de San Pedro continúan guardando la distancia y el público les aplaudía sin cesar, con el entusiasmo de los que ponen su alma en esta clase de luchas. Decidieronse, al fin los de San Juan á remar más de prisa -bien remaron en toda la regata- pero era tarde; sólo lograron que la diferencia no fuese tan grande, pero los de San Pedro habían levantado los remos y ellos seguían todavía...

Terminó la regata llegando antes los del banderín rojo tripulando la trainera San José, la peor de las dos, según decía la gente; llegaron más tarde los de San Juan, tripulando una trainera de "viruta", al decir también de la gente á pesar de que la mar estaba bella.

## ANUNCIOS ECONOMICOS

**B**OTONES; Preciso muchacho de la localidad, presentado por su familia, edad 13 ó 14 años. Informarán esta Administración.

**H**ACEN falta buenos forjadores en Astilleros de Pasajes San Juan. Inútil presentarse sin buenas referencias.

**H**ACE falta criada para todo en la calle Garlbay, 4. 5.º izquierda.

**J**OVEN taquígrafo, mecanógrafo, sabiendo contabilidad y francés, se ofrece para escritorio. Informarán: Clemente y Sáizar, Avenida, 14.

**A**BRERAS buenas pedalistas luteras y manipuladoras hacen falta en la fábrica de papelería Puértolas y Arrieta, Pasajes.

## PIDASE

en ultramarinos chocolates marca «El Caput». Son los mejores.



## Triunfo de los de Pasajes de San Pedro

La lucha fue emocionante. Júbilo en Pasajes.

El lector conoce ya el resultado de la regata celebrada el domingo anterior. Los remeros de San Pedro lograron entonces, sobre los de San Juan, una ventaja de 13 segundos. Así pues, para que los de San Juan obtuviesen el premio de honor, era preciso que lograsen aventajar á sus rivales en 14 segundos por lo menos. Conseguir esta ventaja era empeño muy difícil. Pero muchos argüían: *“Ganarán los de San Juan, porque, según las condiciones estipuladas, tienen que utilizar la traineira de los de San Pedro, que es mejor que la suya”*. Claro está que había otros muchos que dudaban que pudieran hacer un esfuerzo semejante los de San Juan. Y esta diversidad de opiniones se tradujo en apuestas de dinero, al parecer bastante considerables. Porque la autoridad municipal prohibió las apuestas con garantía de corredores en la vía pública, pero no pudo evitar que en las casas y en tiendas se concertasen entre los que sustentaban diferente convencimiento.

(La Información, lunes 17 de septiembre de 1917)

## Manuel Arrillaga, el patrón de Pasajes San Pedro

Por un “Joshemaritarra”

Anhelamos conversar con el jefe de la tripulación, el renombrado Arrillaga... y no tardamos en reunirnos con él:

Su semblante nos impone cierto respeto. Serio, muy serio y arrogante es su figura. Diríase que se vale de la expresión de su rostro para dominar á sus huestes...

*“El año 1917 quizá la más superior; la que más me emocionó fue entonces. Luchábamos entre otros los dos Pasajes, San Pedro y San Juan y en las dos regatas salimos triunfantes. Vencimos porque debíamos vencer. Era tal el entusiasmo... y el deseo... Entonces fué cuando conquistamos el triunfo neto sobre Pasajes de San Juan, puesto que en la lucha de honor que corrimos los dos solos, supimos vencerles igualmente por 6 segundos.*

*Sí, me agasajaron mucho, demasiado. Me llevaron en hombros al Ayuntamiento, pero mis chicos fueron los héroes”*.

(Ciaboga, 1 (1924))



## Recibimiento triunfal

La llegada á Pasajes de San Pedro fué de delirante entusiasmo. Todo el pueblo con el cura a la cabeza y llevando la bandera que los san pedrotarras

ganaron el 1899, salió á recibir á los vencedores, siendo el patrón Manuel Arrillaga cogido en andas y paseado en triunfo.

(La Información, lunes 17 de septiembre de 1917)





Sr. Comandante de Marina de este puerto:

A fin de que las embarcaciones que conduzcan la gente a presenciar las Regatas de traineras a remo y cucañas que se han de celebrar en esta bahía los días 9 y 16 del actual, no rebasen la línea que se les señale para dejar libre el espacio que han de recorrer las embarcaciones y con objeto de evitar asimismo cualquier desgracia que pudiera ocurrir por entorpecimiento o aglomeración de lanchas y vapores, esta Alcaldía ruega encarecidamente a V.S. tenga a bien dictar las órdenes mas estrictas al personal de su dependencia y gente marinera asi como que el cabo de mar auxiliado por los marineros que V.S. designe, en unión de los agentes de mi autoridad, cuiden excrupulosamente de mantener el orden y la vigilancia necesarios para el mejor éxito de la fiesta.

Esperando que una vez mas quiera complacer V.S. atendiendo esta petición, le anticipo por ello, las gracias mas sinceras y expresivas.

Dios guarde a V.S. muchos años.

San Sebastian a 6 de Septiembre de 1917.

El Alcalde

(Donostiako Udal Artxiboa, B,7,II,257,5)

## De regatas

Ayer por la tarde salió para entrenarse la trainera de San Sebastián. A causa del mal tiempo, no hizo más que un pequeño recorrido. Bien puede decirse que la trainera de nuestro puerto sólo figurará en la regata por que el nombre de San Sebastián se alinea junto a los del litoral. Pues solamente hace cuatro ó cinco días, que la tripulación se entrena y en su mayoría está compuesta de muchachos jóvenes, que no tienen la madurez muscular que exige esta gran prueba.

(La Constanca, sábado 8 de septiembre de 1917)

## Una nota discordante

Lo fué sin duda alguna la que daban esos corredores de apuestas instalados en el parque de Alderdi-eder ofreciendo combinaciones lo mismo que si se tratara de una carrera de caballos.

Es indudable que no se puede evitar que en las regatas se atravesase dinero; eso ha sido de toda la vida; pero antes de ahora se hacía privadamente. De ahí á hacerlo públicamente haciendo de las regatas motivo de explotación de apuestas hay un abismo. Nuestras regatas tienen algo de típico, es algo esencialmente nuestro, y no tenemos necesidad de que gente extraña venga á convertirlas en vulgar juego haciéndolas perder todo su carácter.

(La Información, lunes 10 de septiembre de 1917)

## Cucañas

Estas se verificarán á continuación de la Regata, desde un gabarrón cedido generosamente por la Casa armadora del Sr. Azqueta. Los premios consistirán:

1º, 15 pesetas. 2º, 10. 3º, 10. 4º, 7.  
5º, 5. 6º, 5. 7º, 3. 8º, 3. 9º, 2. 10º, 2.

(La Constanca, Domingo 16 de septiembre de 1917)



## Trenes especiales

Con motivo de las regatas de traineras, hoy domingo circularán los trenes especiales siguientes:

Uno que saldrá de Zarauz a las 8,20 de la mañana, para llegar a San Sebastián a las 9,5 y otro que saldrá de San Sebastián a las 7,15 tarde, para llegar a Zarauz a las 8,5 noche.

(El Liberal Guipuzcoano, domingo 9 de septiembre de 1917)







AQUARIUM  
MUSEO  
OCEANOGRÁFICO

Etorkizuneko Euskal Itsas Museoa  
Futuro Museo Marítimo Vasco

*bisita gaitzazu!*  
*¡Visítanos!*



U·M

UNTZI MUSEOA  
MUSEO NAVAL

Gipuzkoako  
Foru Aldundia  
Departamentu de Cultura,  
Turismo, Auzkeria eta Deportea



GIKATIN  
KULTURA