

LABOR



Vaqueriza

SOTERO VAQUERIZA (SOTEROCHO)



AÑO V

1928

50 Cts.

Las Grandes Regatas de Traineras

50 cts.

APARECERÁ
ANUALMENTE

AÑO V

SAN SEBASTIAN 1.º DE SEPTIEMBRE DE 1928

NÚM. 5

FRANCISCO VAQUERIZA (Soterocho)

El patrón donostiarra, el patrón de traineras cuyas genialidades han hecho revolucionar tantas y tantas veces la bolsa regateril; el que un buen día enloqueció con su hazaña a toda la afición donostiarra, tiene también su historial simpático y grandioso.

Natural de San Sebastián, reúne todas, absolutamente todas las cualidades propias del «Kashkariña». Humorista y «parrandero», eso sí, «parrandero» infatigable, decididor y bullanguero admirable.

Pero Soterocho es un pescador de pura sangre y como buen «arrantzale» tiene conquistadas las mejores y más austeras relaciones de sus camaradas. Patrón de pesca y patrón de traineras; y en las dos distintas fases—trabajo y deporte—demuestra tener arrestos más que suficientes para seleccionarle entre los más famosos: Carril, Kiriko, Chorrolo, Corta, Olaitzoia, Arrillaga, Machet, Beitia, etc., etc.

Soterocho tiene, como decimos antes, un historial precioso. Entre guirnaidas y flores conservamos su primer paso, el mejor paso de su vida regateril. Un triunfo conquistado en circunstancias tan extraordinarias como las que precedieron a la regata del año 1918, tiene no poco de epopéyico. Falto de gente, de ayuda, de ánimo...; en cambio herido por indirectas, por desprecios, por desaires; comiendo en cuadrilla «potacarras», «colayos» y uno que otro «bakallu-arraya», obsequio de algún «arrasirero», conservaba entre los suyos un espíritu vivo e inquieto, ese espíritu bohemio que caracteriza siempre al hombre que vale, al que con su gesto encantado sabe afrontar los reveses.

Nosotros conocimos en la intimidad a un gran hombre, de un genio recto y muy amable. Era un hombre de una vez. De la misma exacta profesión que Soterocho. Aquel hombre que con su mirada fiera dominaba un enjambre de valientes, se llamaba Kiriko. Dos genios rectos, humildes, austeros, pero modestos, fueron Carril y Kiriko. Y a pesar de la oposición de caracteres entre estos y aquél, hallamos no poco de extraña semejanza en los hechos, son dos extremos bastante alejados por el trecho que separa el espacio de la moralidad, pero que al final llegan a encontrarse en la «ciaboga» de la vida. Ahora Sotero tiene a ser algo semejante a aquellos inolvidables y respetuosos patrones.

Si nos halláramos ante los tres, disfrutaríamos de ambientes

completamente distintos, pero de equivalencias iguales. Lucharíamos por disimular malamente la imponente conversación con los primeros; en cambio cuán distinta la que sostuviéramos con el otro. La diferencia, sin embargo, es relativa. Es solamente la desigualdad de colores entre el austero y el dicharachero.

Luis Carril escribió con su remo encantado, la más gloriosa página regateril que se conoce en los anales de esta fiesta sublime. Kiriko hizo estremecer de entusiasmo a todo el mundo con su memorable hazaña de 1919, en el Abra de Bilbao. Los dos dibujaron la preciosa orla que tanto enaltece el glorioso historial de los remeros donostiarras.

Pero a esa orla le cuelgan un sin número de guirnaidas colocadas por Soterocho el año 1918.

Hagamos memoria de esta regata como homenaje a la joven tripulación.

El inquieto Sotero se sintió atraído por la fiesta. Un grupo de jovencuelos, sin pena ni gloria, revoltosos jaraneros, dirigidos por él, embarcó un buen día en una trainera de pesca, propiedad del famoso Kiriko. Era la «Luis Esperanza». Y lanzáronse a las pruebas como quien sale a dar un paseo.

El público tomó a chacota el atrevimiento, de los «chavales», instándoles a que cesaran. Constantemente fueron sorprendidos, reunidos como en aquelarre, en tabernas y sidrerías, dispuestos a no atender a las invitaciones que se les hacía para que prescindieran de su propósito.

—«Lotzagarris»—les decían. Y ellos, siempre animosos, respondían con un movimiento de hombros significativo.

No faltaban tampoco amigos. Siquiera para proporcionarles «potacarras» y «colayos» con qué entretener sus reuniones sidreras. Y uno que otro «ingreso» de los grandes admiradores... y el garrafoncito de ponche de casa Flores...

La víspera de las regatas repararon modestamente la embarcación: un baño de «galipot» en la cala y una mano de labarritz en la parte exterior...

MERKIENA LEGAZPI, I MERKIENA

Casa especial para niños - Corsés "Imperio" (Marca registrada)
Jerseys tricolor fantasía para señoras y niños - Mantillas, Velos.
Ropa blanca, medias, géneros de punto y artículos para caballero

MERKIENA LEGAZPI, I MERKIENA

MERKIENA BETI MERKIENA

Y a la lucha...

Se inscribieron para el regateo: "Virgen del Mar", de Orio; "La Blanca", de Pasajes de San Pedro; "Muzcarra", de San Juan y "Luis Esperanza", de San Sebastián.

Los favoritos de la regata eran Orio y Pasajes de San Pedro, por quienes se atravesó bastante dinero.

Efectuado el sorteo correspondió de derecha a izquierda: Pasajes de San Juan, San Sebastián, San Pedro y Orio.

Al toque de corneta inician todos un precioso avance, destacándose en la "champa" Pasajes de San Juan y San Sebastián.

La inesperada salida de éstos entusiasmó a todos y los gritos de ánimo fueron ensordecedores. Y San Juan y San Sebastián bogan tenazmente, extrañados ellos mismos de lo que estaba ocurriendo.

Llegan por fin a la meta en la forma siguiente:

- 1.º San Juan.
- 2.º San Sebastián.
- 3.º Orio.
- 4.º Pasajes de San Pedro.

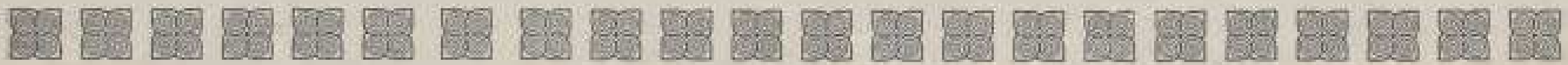
Los donostiarras y Soterocho fueron llevados en triunfo. Banquetes, homenajes, en fin, el caos...

Se celebró la de Honor con un tiempo horroroso y los donostiarras confirmaban su valía llevándose la bandera famosa.

Y aquí fué Troya. Al mes de celebrarse las regatas aún estaban los remeros disfrutando de los obsequios y regalos.

Así escribieron Soterocho y los suyos la hermosa página que tanto adorna la glosiosa historia de Kiriko y Carril.

"Un Joshemaritarra"



Las grandes regatas del día del Carmen

He aquí una tripulación compuesta por jóvenes pescadores, que bajo la notable dirección del joven Juan Iturralde, tan bien supo defender a la naciente y ya popularísima sociedad «Illunpe», ganando soberbiamente la hermosa copa donada por el Sr. Comandante de Marina.



La tripulación de "Illunpe", que tan brillantemente conquistó la copa donada por el Sr. Comandante de Marina, en las regatas del día del Carmen.

Las fiestas del Carmen tienden ya a ser populares en San Sebastián. Las regatas de traineras van tomando un aspecto muy serio y presumimos que antes de muchos años ésta fecha será memorable en los anales del remo.

Al tiempo.

ANDRES Y OLLOQUIEGUI

Construcción y Reparación
de toda clase de máquinas
: y Calderas de Vapor :

Muelle Cal-Arriba

Teléfono 1-08-36

SAN SEBASTIÁN



“Pachicu” y sus opiniones sobre la travesía del Atlántico

Con gran atención miraba y remiraba Pachicu un gráfico publicado en los periódicos, en el que se detallaban todas las fases del admirable vuelo realizado por el capitán americano Carlos A. Lindbergh sobre el Océano Atlántico, para unir el nuevo y el viejo continente de un solo vuelo... Pachicu estaba preocupado mirando aquel gráfico. Todo era darle vueltas al dedo índice en el aire como si fuese dibujando unas parábolas que le aclarasen alguna duda...

—Oye, ñasio ¿el mundo se da vueltas de Este a Oeste o de Oeste a Este? Yo ya sé, pero me he empesao a pensar y me hai hecho un lío en la pelota y ya no sé donde está el Norte.

—Es sencillo: de Oeste a Este. ¿No ves que el sol sale por el Este y se oculta en el Oeste? Eso mismo indica que la Tierra gira al revés.

—¡Tienes razón, ñasio, tienes razón!

—Y ¿por qué me preguntas eso?

—Pues mira, pa darle más mérito a ese Lin... Linber, o ese americano que se ha venido a Europa dándose un paseito por el aire, como las «anchetas» (gaviotas). Y por poco yo le iba a quitar el mérito...

—¿Cómo le ibas a quitar mérito a esa hazaña tan formidable?

—Porque me creía que la Tierra se daba vueltas al revés.

—¿Y qué tiene que ver eso?

—¡Anda! Mucho: Verás. Si la tierra se daría vueltas del Este a Oeste, el viento sería de Oeste a Este y entonces Linber habría venido empujado por el viento y no tendría mucho mérito: pero es al revés y ha venido cuesta arriba.

—¿Cómo cuesta arriba?

—Si, hombre, como en la mar. Cuando te hay viento contrario, ¿más cuesta arriba quieres? Así se ha venido ese Linber, en viento contrario.

—¡Pero si precisamente en esta época los vientos son de Oeste a Este!

—Tonterías son esas. Ya hai leído, ya, lo que disen periódicos, pero no es eso. Hase falta elógica, como en todas cosas. Si el mundo se da vueltas de Oeste a Este ¿cómo quieres que el viento te sea de Oeste a Este también? No puede ser... Tu corre para hásia allí y te harás viento de cara por desplazamiento o eso. Igual la Tierra, si se da vueltas a un lao de aquel lao tiene que venir el viento.

—Entonces tú crees que Nungesser y Coli volaban en mejores condiciones que Lindbergh?

—¿Quiénes son esos?

—Los franceses que han desaparecido y que salieron de París para ir a Nueva York.

—¡Ah! ¡Ya lo creo que se iban en mejores condiciones a favor de viento!

—Pues mira los que les ha pasado. Han desaparecido sin dejar rastro.

—Yo me creo que hisieron imprudencia al llevar motor para volar así.

—Y ¿cómo querías que volasen?

—Como los barcos de vela, sin máquinas. Ya sabes que cuando una pelota como es el mundo, da vueltas de prisa y corriendo, en los polos se forman como embudos de viento ¿he?, y si pondrías en esos embudos una cosita que pese nada en comparación con la pelota pues se sale al espacio y allí se queda.

—No digas animaladas ¿Y la ley de la gravedad para cuándo la dejas?

—Pero no ves que le manda a paseo al cuerpo pequeño el mundo y ya no hay gravedad. Así les habrá pasado a aquellos. En cambio Linber ha venido contra viento y no se ha visto arrastrao por el torbellino del polo. Para eso sirve el motor, nada más que para eso.

—¡Bien, hombre bien! Tienes unas teorías como para romperte el cráneo con un adoquín.

—Ahí está lo que disen todos los que no tienen elógica. Pues más te voy a desir. Todos aviadores que vienen de América son tontos por coger esos aparatos que no sirven para nada más que para andar en peligros. Dentro de poco no hará falta motor más que para estar quietos. Ya ves, Linber ha gastado mucho más de lo que debía gastar porque en menos tiempo se puede haser ese viaje; bueno haser el viaje no, porque la cosa es estar quieto y dejar andar a la Tierra.

—¿Qué dices?

—Eso, estar quieto y dejar andar, andar al mundo. El viaje de Linber se haría en cinco horas.

—¿Cómo?

—Fácil, hombre, fácil. Se monta en un aparato: el aparato sube mil, dos mil o veinte mil metros: se queda quieto en el arriba y deja que la Tierra siga dando vueltas. ¿El sol tarda cinco horas justas en llegar desde París hasta Nueva York? Pues cinco horas que tardaría la Tierra, en llegar París hasta donde está el aparato.

—¿Y si había que ir, mejor dicho, que esperar de París a Nueva York?

—Pues la diferencia, o para haser más corto el camino emplear aparatos que se muevan. Es desir, que para ir de París a Japón o a China, esperar a que la Tierra de la vuelta, y de la otra forma, para el viaje al revés emplear aparatos de esos que se dise de impulsión o eso, que se van de un sitio a otro. Pero siempre sería mejor esperar en la amósfera, que llega el pueblo, bajar y hasta otra vez.

—¿Y estás satisfecho de esa gran idea?

—No me estoy mucho, porque ya habrá alguno que me robe si tu cuentas en el periódico. Ya me han robao otros imentos y también este me robarán porque tu eres así, que dises todo y no sabes guardar secretos...

HOMENAJE A LA VEJEZ

ANCIANOS



Agustín P. Miranda
Fuenterrabía



José Antonio Alcorla
Guetaria



Francisco M. Alzua
Pasajes San Juan



Guillermo Olave
Deva



José Luis Lusarraga
San Sebastián



Pedro Manuel Uranga
Motrico



Maximino Goyenechea
Pasajes San Juan



Ramón Basurco
Motrico



Simón Egaña
Zumaya

La «Obra del Homenaje a la Vejez de los Marineros» ha sido creada a propuesta de la Caja Central de Crédito Marítimo. El día 9 de Abril de 1926 se firmó una R. O. en la que, «previos los informes favorables del Consejo Directivo de la Caja Central del Crédito Marítimo y del Instituto Nacional de Previsión» se dispuso la creación de la *Obra de los homenajes a la Vejez de los Marineros*, cuya finalidad será la de «enaltecer la idea de la vejez, inculcando en el ánimo de los habitantes del litoral el amor y el respeto a los viejos, especialmente a los de humilde condición; fomentar y propagar las ideas y las operaciones de previsión orientadas a procurar una buena vejez a los obreros del mar jóvenes, y realizar obras de beneficencia a favor de los obreros del mar viejos, pobres y desvalidos; y preferentemente a la adquisición para ellos de pensiones en el Instituto Nacional de Previsión».

Se dispone también en esa R. O. que para el cumplimiento de estos fines se constituyan Patronatos locales en todos los puertos en que existan autoridades de Marina, representantes suyos, o de la Caja Central de Crédito Marítimo, y Patronatos provinciales en todos aquéllos en que existan Comandancias de Marina. Ha de invitarse a formar parte de esos Patronatos a las autoridades, personas significadas y representantes de Asociaciones marítimas y de la Caja colaboradora del Instituto Nacional de Previsión.

En cumplimiento de estas disposiciones oficiales, en algunos puertos de Guipúzcoa se constituyeron Patronatos locales, y en San Sebastián el Patronato provincial. Los fondos recaudados por los Patronatos locales se han centralizado en el provincial, y éste ha adjudicado también las pensiones en toda la provincia.

Este Patronato provincial quedó constituido en San Sebastián en el día 17 de Junio del año 1927, bajo la presidencia del Comandante de Marina don Venancio de Nardiz, y quedaron incorporados a la Junta los dos gobernadores, civil y militar, el Presidente de la Audiencia, representantes de la Diputación, del Ayuntamiento, del clero, de

los Pósitos de pescadores, del Club Náutico, Sociedad de Oceanografía, Salvamento de Naufragos, de la Asociación de Consignatarios de buques, de los armadores, de los maquinistas, de los capitanes etc., y algunos particulares que en algún concepto se han distinguido por su inclinación a los trabajadores del mar. También formó parte del Patronato, un representante de la *Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa*, colaboradora del Instituto Nacional de Previsión.

Del seno de este Patronato se nombró un Comité ejecutivo formado por el Presidente, Sr. Nardiz, Secretario, Sr. Alonso Barrueta, Tesorero, D. José Cendoya y los vocales D. Fernando Salazar, D. Javier Antonio Rezabal, Presidente del Pósito de San Sebastián, y representante de la *Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa*, D. Gregorio de Mújica.

Este Comité y esta Junta de Patronato son los que han realizado en Guipúzcoa la labor conducente a la consecución de los fines perseguidos por la *Obra del Homenaje a la Vejez de los Marineros*. Todas las reuniones se han celebrado en la Comandancia de Marina, bajo la presidencia del Sr. Nardiz.

SOLICITUDES Y PENSIONES

Como condiciones para poder optar a las pensiones se fijaron las de ser o haber sido marino, ser de humilde condición, tener cumplidos los 65 años y haber nacido en Guipúzcoa o llevar diez años de residencia en esta provincia.

Conforme a estas condiciones se presentaron 139 solicitudes, que distribuidas por puertos, dan la relación siguiente:

Fuenterrabía	26
Pasajes	10
San Sebastián	28
Orto	3
Zarauz	0

LA VEJEZ DEL MARINO

LOS PENSIONADOS



Juan Larrañaga
Guetaria



Simón Arcocha
San Sebastián



Mariano Martiarena
San Sebastián



Miguel D. Gomendio
San Sebastián

Guetaria.....	12
Zumaya.....	20
Deva.....	5
Motrico.....	35
TOTAL.....	139

- 12 Maximino Goyenechea Echebeste, de Pasajes, 77 años y 9 meses.
- 13 Agustín P. Miranda Arribillaga, de Fuenterrabía, 80 años y 9 meses.
- 14 Norberto I. G. Aguirre Tife, de Fuenterrabía, 80 años y 3 meses.
- 15 Joaquín R. P. Igos Urdanibia, de Fuenterrabía, 77 años y 3 meses.
- 16 Guillermo María Olave Laca, de Deva, 78 años y 3 meses.
- 17 Simón de Arcocha Buruchaga, de San Sebastián, 79 años.
- 18 Miguel D. Gomendio Cigarán, de San Sebastián, 77 años.
- 19 Mariano Martiarena Arbizua, de San Sebastián, 74 años y 3 meses.
- 20 José Luis Lusarraga Lubiano, de San Sebastián, 77 años y 9 meses.

Y los dos a quienes se les concedió la pensión por un sólo año, son:

- 1 Roque J. Michelena Bengoechea, de Orio, 70 años y 3 meses.
- 2 Fermín S. Goicoechea Montemayor, de Pasajes San Pedro, 73 años y 9 meses.

BANQUETE Y DESPEDIDA

Los viejos pensionados fueron obsequiados con una comida en el Hotel Central. Acompañáronles el Presidente y algunos otros miembros del Patronato. A los postres, el párroco del muelle don José Cendoya, habló en lengua vasca augurando un feliz porvenir para la clase pescadora, e incitando a las gentes de mar a que entierren enemistades y pequeñeces, y se apresten a realizar la gran obra de su reivindicación.

Los viejos marinos marcharon satisfechísimos a sus respectivas localidades.

De la Revista "Realidad"



Joaquín Ramón Igos
Fuenterrabía



Francisco Mendizabal
Motrico



José María Antía
Zumaya



Roque J. Michelena
Orio



Francisco A. Arrieta
Motrico



Santiago Olaizola
Zumaya

Para la adjudicación de las pensiones, la edad de los solicitantes fué el factor esencial, pero a fin de que el beneficio llegase a todos los puertos en cierta relación con su masa de pescadores y hasta con su aportación al fondo recaudado, no dejó de buscarse el equilibrio entre esos factores.

El resultado de todo el estudio, fué conceder veinte pensiones vitalicias de 365 pesetas anuales, y dos pensiones de la misma cuantía, pero por un año; además se concedió un donativo de 25 pesetas a cada uno de los 117 peticionarios que quedaron sin pensión.

Los veinte marinos a quienes se concedieron pensiones vitalicias, son los siguientes:

- 1 José María Antía Aizpuru, de Zumaya, 85 años.
- 2 Santiago Olaizola Zubía, de Zumaya, 83 años.
- 3 Simón Egoña Larrañaga, de Zumaya, 82 años.
- 4 José Miguel Antía Aizpúrua, de Zumaya, 79 años y 3 meses.
- 5 Francisco Ramón de Mendizábal, de Motrico, 83 años y 3 meses.
- 6 Francisco A. de Arrieta Ituarte, de Motrico, 81 años y 3 meses.
- 7 Ramón T. de Basurco Ondarza, de Motrico, 78 años y 6 meses.
- 8 Pedro Manuel de Uranga Isasti, de Motrico, 77 años y 9 meses.
- 9 Juan A. Larrañaga Buenechea, de Guetaria, 78 años y 6 meses.
- 10 José Antonio Alcorta Ituarte, de Guetaria, 81 años y 6 meses.
- 11 Francisco Manuel Alzua Uizain, de Pasajes, 80 años y 3 meses.



La eflorescencia de este dibujo, refleja la enorme animación que despierta la regata de traineras.

Treinta y tantos años de recogimiento por obra de Carril...; pero una vez vinieron y...

Treinta y tantos años pasaron desde que por última vez —allá por el año 1890— compitieron los briosos remeros de Ondárroa, los vizcainos héroes del mar, con los no menos bravos guipuzcoanos, los héroes que han seguido las huellas de Luis Carril, el único, el más grande en la historia epopéyica del Cantábrico. Murió trágicamente en el mar Carril, y los remeros de Ondárroa ya no vinieron. Siempre se les esperaba, siempre se les llamaba, y nunca salieron de su abstracción: jamás habían de volver a reñir en noble lid con los remeros donostiarras, con los que vinieron después de Carril, su vencedor y el invencible que llevó su nombre glorioso envuelto en aureolas de admiración a los más escondidos rincones de la costa recia como la raza de estos hombres admirables...

¿Por qué esta desilusión nuestra al saber que no vienen los remeros de Ondárroa para tomar parte en las regatas de San Sebastián? Es algo tan nuestro esta fiesta del mar, que no sabríamos explicar, ciertamente, a satisfacción de los que no son de los nuestros, la razón de esta desilusión. Cuando éramos niños, muy niños; cuando apenas balbuceábamos para expresar nuestras emociones, acudíamos al mar para ver de cerca la lucha de aquellos hombres a quienes considerábamos como seres superiores. Cuando veíamos a aquellos hombres, enjutos pero fuertes y flexibles como hechos de acero; cuando veíamos estirar aquellos cuerpos en el esfuerzo supremo que lanzaba a la embarcación a velocidades que la hacían saltar sobre las olas como si en vez de navegar volasen, era tan honda nuestra emoción que de nuestras gargantas débiles como de niño, surgía el grito de entusiasmo, de admiración por la grandeza del espectáculo a que asistíamos y que despertaba en nosotros el amor a nuestra raza fuerte y viril, luchadora y retadora que desafía a los mismos elementos cuando furiosos se desatan,

Hermoso espectáculo el de las regatas de traineras, que despierta las pasiones y lanza los efluvios de lucha por doquier contagiando a quienes lo presencian. ¡Y cuando, de regreso de las valizas, llegan a la meta! ¿Qué hay comparable al clamor que se levanta de las multitudes para alentar a los suyos como queriendo empujar con su aliento las embarcaciones que vuelan más que corren?

Esto hemos visto muchas veces, muchas; a este espectáculo hemos acudido año tras año en nuestra vida. Pero nunca conseguimos ver a los adversarios más fuertes, a los temibles, a los de Ondárroa, los herederos de aquellos que lucharon contra las huestes de Carril y que guardaron la augusta abstención durante tantos años en señal de dolor por la derrota que los donos-



tiarras les infligieron... Porque la causa de que en todos estos años no vinieran a San Sebastián los remeros de Ondárroa fué la derrota que sufrieron.

Fué un reto: Luis Carril era invencible; los de Ondárroa eran dignos rivales. Y se llevó a cabo el desafío en el que intervino toda la costa cantábrica. Las gentes apostaban por uno o por otro y para sus apuestas sacaron dinero de donde podían, a todo recurrían... Y

al ser vencidos los de Ondárroa se hundieron muchos en la miseria. Ya no volvieron a remar más los hijos de Ondárroa, y más de treinta años han sido necesarios para volverlos a traer.

Fiesta práctica era esta en otros tiempos; fiesta deportiva hasta cierto punto, y de pasión enorme es ahora. En aquellos otros tiempos cuando nacieron las



La feria. El barrio del puerto, el más pintoresco... Los pescadores aclaman a los suyos e increpan al adversario... No se resignan a la derrota...

regatas de traineras, a remo movíanse las embarcaciones que se dedicaban a la pesca de la sardina y de la anchoa, las traineras. Para llegar antes a la «majuba» entablábanse regatas porque quien primero llegaba cosecha buena tenía. Y de ahí nacieron estos torneos que tanto apasionan siempre porque todos tienen sus partidarios.

Hoy, que ya no se utilizan las traineras, que a los brazos ha sustituido la máquina y a los remos las paletas de la hélice, entrénanse como para juego deportivo y en los puertos cuyas tripulaciones acuden a la lucha surgen los comentarios y las apuestas y a las veces las querellas, en tanto que los remeros se lanzan al ensayo cronometrando los tiempos invertidos en cubrir las millas...

Todo, desde la misma fiesta hasta la pasión que se desata, es la expresión de la reciedumbre racial. Marineros

vascos, hombres rudos que a todo se atreven cuando de realizar una proeza se trata, son como la costa del Cantábrico, dura y hosca, pero fuerte y recia. Su triunfo les alegra, pero sin grandes explosiones, y cuando el dolor se clava en su alma, guardarlo muy dentro y por mucho tiempo, hasta que los años puedan devolverles el placer del desquite, pero no como vengadores sino como conciencias rectas que perdieron y no pensaron que así fué porque los otros eran mejores, sino porque ellos se creyeron peores y se castigan lo que creyeron que un día pecaron...

Raza hermosa, raza fuerte y honrada que sabe luchar porque sabe que puede hacerlo y si en la lucha pierde, sufre su derrota y calla en espera que llegue el tiempo de su nuevo triunfo...

¡Ondárroa! De esa bonita villa vizcaina nos acordamos a menudo. Nos acordamos porque la nostalgia de su triunfo en 1926,—el gran triunfo que obtuvo en noble lid—nos tiene sobrecogidos.



—Que «apanosa» va la «Konchosa». Desde que se ha enterado que es moda andar sin medias...

Allá están con su presa. Otros treinta y tantos la conservarán como compensación a su largo dolor de antes.

¿Cuándo vendrán de nuevo los ondarreses?

Trako-tra.

BAR "AMABIRGIÑA"

Despacho de Vinos, Licores y Cafés
de las mejores marcas

Francisco Unzurrunzaga

Frente al Muelle 13 y Angel, 11

Teléfono 1-19-32

SAN SEBASTIÁN

BAR RESTAURANT

DE

EUSKAL-CHOKO

ESPECIALIDAD EN COMIDAS ECONÓMICAS
CAFÉ Y LICORES

SAN SEBASTIÁN

Fermín Calbetón, 35

Teléfono 1-00-82

“CASA MAURI”

COLCHONERÍA

Y MUEBLES

M. ECHÁNIZ

FERMIN CALBETÓN, 42

SAN SEBASTIAN

Comedores, Dormitorios, Silleras, Paragüeros, Alfombras, Tapicería, Relojes de Pared, Aparatos de Luz, Mantas de Lana y de Algodón, Hules para Mesas y Pasillo, Edredones y Almohadones, Lanas de todas clases, Borrás y Miraguanos, Fundas para Colchones, Almohadas y Artículos para regalo.

DON VENANCIO NARDIZ, COMANDANTE DE MARINA DE SAN SEBASTIÁN



La Ciudad de San Sebastián, cuya incomparable perspectiva de grandeza es tan elocuente, disfruta en la actualidad de elementos valiosísimos que laboran con constancia y sencillez manifiesta en pro de ella.

El Sr. Comandante de Marina, cuya fotografía reproducimos, es el imprescindible, el que con su sabia



batuta dirige tan acertadamente toda la familia marinera, orgullosa ésta de ser representada en la persona de don Venancio Nardiz.

El es, precisamente, quien presta mayor aliento a las fiestas de mar, a esas fiestas de remo que con tanto entusiasmo se celebran en el amplio recibidor de esta perla del Cantábrico.



ESPECIALIDADES

en artículos de porcelana y cristal, para Hoteles, Cafés y Bares

encontraréis en la acreditada casa de

BUENECHEA Y HERNANDO

Narrica, 12

SAN SEBASTIÁN

Teléfono, 1-18-00

El grandioso espectáculo de hoy

Por JACOBO D. PORTES

Día de regatas... el de la anual renovación del entusiasmo popular.

Esta modalidad deportiva, que conocemos bajo el significado de regatas de traineras, es a no dudarlo, una de las pocas, quizás la única, que posea la suprema virtud de arrastrar tan impetuosamente el entusiasmo de la multitud, entusiasmo que, al correr de los años, va gradualmente en ascenso. Tal vez, el viril y atlético juego de la pelota, del cual son maestros indiscutibles los hijos de Vasconia, pueda ponerse en paragón con la hermosa, brava y sugestiva fiesta marítima, adoptada por los vascos en tiempo inmemorial, y que tan diestralmente la practican los reacios, bravos y callados muchachos, de la viril familia "arrantzale" del litoral vasco.

Día de regatas... clásico en Donostia desde tiempos remotos. Un año más vamos a tener la dicha de asistir, al espectáculo que tanto emociona a las masas,



La tradicional "cucaña" en los días del Carmen.

CASA MERINO - Narrica 7

LA CASA QUE MÁS BARATO VENDE

y que produce tan indescriptible entusiasmo en todos los vascos.

En la mañana de este primer domingo del mes de Septiembre, la sin par Donostia, recibirá con sonrisa placentera, a esos miles y miles de paisanos, atraídos, por la incomparable belleza de esta manifestación marítima, que tendrá por escenario, las aguas del bravo Cantábrico. Y esa maravillosa lid, esa lucha épica, cuyos concurrentes son los más escogidos ejemplares de los pescadores vascos, hace, que los espectadores se

DROGUERÍA FELIPE - San Lorenzo 12

Exíjase siempre la colonia NAY, la mejor entre las mejores

encuentren poseídos de la máxima tensión pasional, desde el instante emocional de su comienzo, en que las lanchas, vigorosamente impulsadas por los esforzados tripulantes, firmes bogando, van dejando tras sí, la blanca estela, al irse de la Concha separando, hasta que cruzan la línea de llegada, ansiado final de tan colosal pugna, en plan de victoriosos y vencidos, entre aclamaciones delirantes de sus respectivos incondicionales.

Y surgen las discusiones. Broncas y más broncas. Simulacros de pugilato. Algarabía entre los partidarios de los vencedores, que elevan hasta su grado máximo el triunfo de éstos; nubes de tristeza, achaques de la derrota, entre los que simpatizan con los vencidos. Movimiento febril en la Bolsa regateril... Todo esto es ya clásico. Sin ello no se conciben las regatas de traineras.

Los que durante algunas horas han sido nuestros huéspedes, retornan a sus respectivos "txokos". Unos para volver ocho días después, a presenciar la batalla

Cera NAY, la mejor para suelos y muebles

DROGUERÍA FELIPE - San Lorenzo 12

final, que primeros y segundos han de disputar sobre el mismo recorrido. Otros... para quedarse en casa. Sus partidarios han sido eliminados, y para ellos la lucha ya no encierra interés.

Y transcurrido ese lapso de tiempo, la animación reina nuevamente en la Bella Easo. Se repite el deslumbrador espectáculo de ocho días retrospectivos. Y sobre las aguas del bravo Cantábrico, las dos tripulaciones, se aprestan a rendir tenaz batalla, en pos de la supremacía marineril, al mismo tiempo que nos ofrecen el espectáculo único, que tanto emociona a los habitantes de Vasconia.

DROGUERÍA FELIPE - San Lorenzo 12

CHINCHES. Desaparecen como por encanto con el mala-chinches NAY

LA IMPORTANCIA DE LAS REGATAS DE TRAINERAS COMO FESTEJO VERANIEGO

Todo el mundo tiene derecho a opinar. Nosotros vamos a permitirnos exponer algo referente a regatas de traineras; sobre la importancia de las mismas bajo el punto de vista de festejo de verano; de su aspecto genuinamente popular y de la originalidad que nosotros le atribuímos como asunto henchido de la virilidad que caracteriza a este deporte.

Es posible, y hasta probable, que estas apreciaciones merezcan las más insignificantes consideraciones. Acaso no querrán darle mayor importancia que la que

merece un comino; más no importa. Lejos de sonrojarnos insistiremos con la asiduidad propia de un pelmazo indiscreto, porque esto y mucho más hará falta para defender nuestro criterio acerca de la importancia de las regatas de traineras, nivelándolo con otros festejos aristocráticos, veraniegos, tan favorablemente

acogidos y defendidos en San Sebastián, cuya bondad, elegancia y beneficio solo radican en la indumentaria de que están dotados. Acaso estemos engañados, pero ya hemos dicho al principio que únicamente pretendemos opinar.

Conocemos con sobrada experiencia una infinidad de festejos veraniegos cuya importancia radica solamente en la ociosa diversión de los afortunados mortales que recrean su cuerpo y espíritu bajo el escudo protector de importantes subvenciones. Se pueden contar con los dedos de una mano los que componen el grupo de entusiasmados por ciertos deportes, y bastaría el índice para designar cuántos son los beneficiados.

No es nuestra intención buscar el efecto inútil de las regatas de balandros, del juego de tennis y del tiro de pichón. Queremos solamente buscar el motivo de comparación con otro festejo más animado, más apreciado y muchísimo más beneficioso: las regatas de traineras.

Si un plebiscito dispusiera la elección de los festejos que merecen figurar en la lista de los subvencionados, dudamos mucho que el tennis, los balandros, el golf y el tiro de pichón ocuparan los primeros puestos. Muy probable, también, su eliminación de los segundos.

Pero se impone la clase.

Diez pichones muertos por diez tiros certeros, equi-

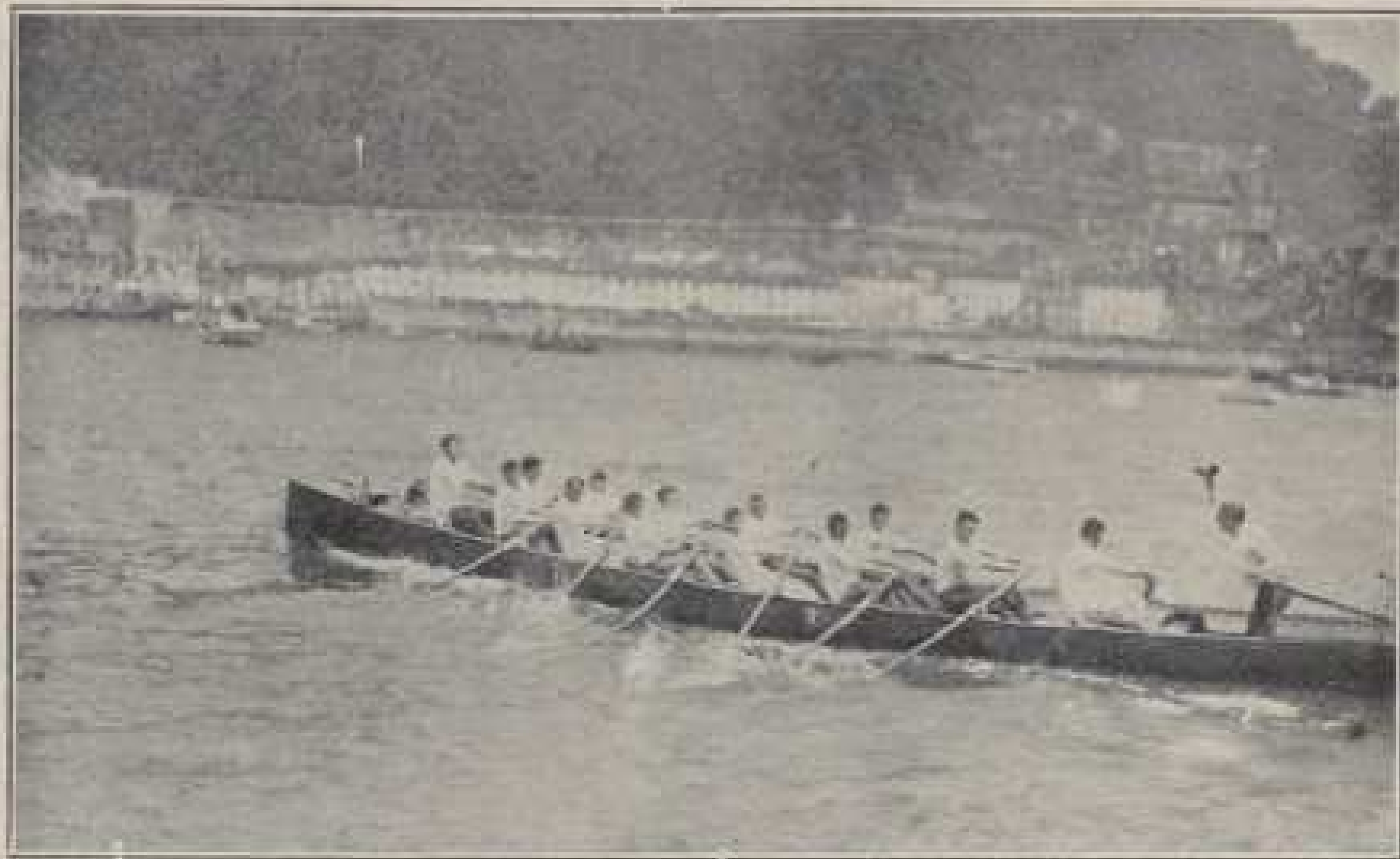
vale a un premio de 30.000 pesetas. Y una tirada algo inferior a un lindo «Citroen». Es el premio al esfuerzo, al mérito, y, sobre todo, al talento. ¡Oh, el talento!

Vestir un gorro de cocinero para disfrazar de horror el pobre ambiente del nauta veraniego, no es equivalente en modo alguno al favor importante que recoge en forma de «lupercias».

Las perrachas de golf siguen en el mismo completo aburrimiento en los escaparates de los comercios. Ni siquiera éstos han advertido ventajas. Pero amigo mío...

el campo, la yerba... en fin conviene cuidar... Acaso alguna vez...

Gracias al tennis se ha incorporado de nuevo el comercio donostarra. El chocolate, el té, las pastas... Se ha salvado el comerciante. No sabemos lo que va a ser de ellos. La gente invade los contornos. El tennis, el tennis. Gracias al tennis.



Una trainera durante el regateo.

Pero vamos con las regatas de traineras.

Anticipamos que no se sabe explotar este importante filón.

Si un festejo de este calibre, medianamente organizado, pone en movimiento a toda una provincia, ¿qué ocurriría si estrujáramos algo más el ingenio?

Vamos a ver si acertamos.

Sin duda se peca de desconocer los preliminares de una regata de traineras; los inconvenientes que se presentan para atender modestamente a una sencilla prepa-

CASA MERINO - Narrica 7

Los mejores calzados de modelos más variados

ración de hombres. Su larga permanencia alejado de sus deberes, impulsado por un «ingreso» venturoso; expuesto a un fracaso que equivale a una semi-ruina; sujeto siempre a un régimen de vida muy severo. Anotemos también la completa ruina de su espíritu si sobreviene el fracaso.

Si dejamos a un lado las cuestiones de etiqueta, declaramos solemnemente que las regatas de traineras, como festejo de verano, merecen ser citadas con ventajosa preferencia.

Actualmente se fija la cantidad de 27.000 pesetas para regatas. Una soberana mezquindad. Si esta suma se elevara a 100.000, sospechamos el efecto sublime que adquiriría el festejo: diez o quince embarcaciones admirablemente preparadas. Entonces podríamos titularlas de grandes regatas de traineras, y el desborde del entusiasmo adquiriría caracteres sorprendentes, alarmantes, y el comercio todo, hallaría el alivio necesario para responder de las innumerables cargas a que está sometido. Sin embargo el otro aspecto, el de la irreprochable indumentaria, carecerá siempre de aliciente bastante.

Con 100.000 pesetas, la regata de traineras revestiría, la máxima importancia; sería sin duda, el festejo predilecto, el «Derby» donostiarra. Si, señor, el «Derby» donostiarra. ¿Por qué no? Todo consistiría en aguzar más

DROGUERIA FELIPE - San Lorenzo 12

Depilatorio NAY, el de resultados más maravillosos

el ingenio, y del filón ese, sale el oro a palas llenas. Propaganda, mucha propaganda y mejor, mucho mejor organización. Premios buenos y bien distribuidos. Es el acicate, el imprescindible motivo de atracción.

Constantemente nos sorprenden los diarios con los éxitos de los sistemas de eliminación que se emplean

en las grandes olimpiadas. Aquí las cosas están superadas a la máxima perfección. Copiemos.

De cada grupo de cuatro embarcaciones se clasifican dos, quedando por tanto eliminados los otros. Nada de tiempos ni marcas: suprimidas éstas se evitan las ventajas o desventajas del cambio de marea de una a otra regata.

De doce embarcaciones se clasifican la mitad, de forma que la segunda prueba adquiere automáticamente el máximo de interés, pues la eliminación demuestra inferioridad, quedando en el terreno los privilegiados, los «ases» en una palabra. Seis traineras forman dos grupos de a tres, clasificando cuatro, es decir los dos primeros de cada regata, quienes en lucha final resuelven la clasificación. Una final de cuatro. He aquí el «Derby». Dos, cuatro, seis provincias que se descuelgan. Trenes, autos, tranvías, todos en fin, resultarían insuficientes. El grandioso espectáculo sería bastante motivo para poner en movimiento a toda la costa francesa y española. ¡La caraba!

¿Acaso merece citarse algún otro festejo veraniego que se le compare?

Sin duda una venda muy larga, muy larga, cubre los ojos de los que pueden extender la mano llena de protección.

«Juanin el zorro»

ALMACENES DE LANERIA Y TEJIDOS

LAS NOVEDADES

NARRICA, 13 Teléfono 1-17-83 SAN SEBASTIAN

CAMISERIA - GENEROS DE PUNTO



LANERIA - SEDERIA - CONFECIONES

GRAN SASTRERIA PARA CABALLEROS

CABALLERO: VISITE ESTA CASA Y OBTENDRA EL MAXIMUN DE GARANTIA Y ECONOMIA

Gonzalez Byass y Compañía

Vinos de Jerez y Oporto

COÑAC JEREZANO

Casas en Jerez, Londres y Oporto

Representante en Guipúzcoa:

JOSE LUIS BLANCO

Santa Catalina 4-1.^o
Teléfono núm. 1-39-94

San Sebastián

Gonzalez Byass y Compañía

Jerez eta Oporto'ko ardoak

COÑAC JEREZANO

Jerez, Londres eta Oporto'n etxian

Guipuzco'an ordeskari:

JOSE LUIS BLANCO

Santa Catalina kalean 4-1.^o
Urrutizkiña 1-39-94

Donostia'n

EL PRIMER VAPOR DE PESCA QUE HUBO EN EL MUNDO, FUÉ EL "MAMELENA N.º 1"

Cómo concibió don Ignacio Mercader la idea de aplicar el vapor a la industria pesquera.

Es afirmación general, por nadie desmentida, que la industria de la pesca es, en Guipúzcoa y en casi todas las provincias del litoral ibérico, una de las actividades más extendidas y que ocupan mayor número de obreros.

Nada tan cierto, efectivamente. La industria pesquera y aquellas otras que de ella se derivaron puede decirse que, con la agrícola, comparten la hegemonía de la actividad económica de nuestro país. Es achaque de nuestros estadistas en agraz, sentar afirmaciones tan rotundas como injustas. Una de ellas es la que tantas veces ha sido proclamada, de que España es un país eminentemente agricultor.

Agricultor y pescador, replicamos nosotros: porque si es cierto que la principal riqueza del interior es la Agricultura, la producción de la tierra, no lo es menos que en todo el dilatado litoral de la península ibérica, la esencial ocupación de sus hombres y su único medio de vida es la pesca, la lucha cotidiana contra el mar para arrancarle sus riquezas.

Ocupa Guipúzcoa, con Galicia, el primer puesto en la industria pesquera española. La tradición pescadora es aquí tan vieja como la de sus moradores. De esta tradición pescadora nace luego el abolengo de nuestros grandes nautas, de nuestros almirantes, de

cuantos buscaron en el mar ancho espacio para sus hazañas. Todos ellos tenían en sus venas sangre *arrantzal*; eran hijos, nietos y biznietos de pescadores. Desde niños estaban familiarizados con el mar, y antes de partir para sus largas expediciones a lo largo de rutas desconocidas, conocían las caricias y los zarpaos del mar y sabían luchar con él en esta cotidiana tragedia que es la vida del pescador.

Pero en lo que ocupa Guipúzcoa el primer lugar no de España sino del mundo, es en la honda transformación experimentada por la industria pesquera en la revolución progresiva que supuso el empleo del vapor en la pesca. Cupo a Guipúzcoa el orgullo de poseer el primer vapor pesquero; y fué San Sebastián la ciudad que tuvo el privilegio de que un donostiarra benemérito concibiese la idea, y,

llevándola a la práctica, provocase la formidable transformación que en el curso de escasísimos años han experimentado los procedimientos de pesca.

DON IGNACIO MERCADER

Fué don Ignacio Mercader quien realizó este milagro, doblemente admirable por cuanto que no fué el caso del industrial avisado que para obtener beneficios de su negocio, ingenio y crea nuevas mejoras en los habituales elementos de explotación. Don Ignacio Mercader, donostiarra ilustre, no era industrial pesquero; sus actividades habíanle llevado por distintos rumbos y poseía una importante casa de productos coloniales, propietaria de tres vapores en cuyos vientres traían a Donostia las riquezas de las feraces haciendas cubanas; una fábrica blanqueadora de cera virgen y una refinería de petróleo. Pero el señor Mercader era, sobre todo, un gran aficionado al mar; diariamente dedicaba algunas horas de las que le dejaba libres el trabajo a pasear por la bahía y a pescar detrás del Castillo.

Su afición a las cosas del mar, y su posición envidiable, le llevaron a ocupar la presidencia de la Sociedad de Salvamentos de Naufragos. Era en 1878.

En aquella época, el Cantábrico gustaba, como ahora, mostrar toda la grandeza de su ferribil poder. De tiempo en tiempo, como un monstruo apocalíptico, despertaba de su letargo y hacía víctimas de su furia a centenares de infelices hombres sorprendidos en medio del mar sobre la quimérica fortaleza de los antiguos veleros de pesca. Estas tempestades adquirían, especialmente en la costa francesa, violencias increíbles; hasta el punto de que podía afirmarse que embarcación empujada por el temporal hacia aquella parte, estaba irremisiblemente perdida.

Una de estas bárbaras tempestades, estalló el 20 de Abril de 1878. La catástrofe adquirió proporciones aterradoras; más de 200 pescadores perdieron la vida en la hecatombe. Y fué entonces cuando



Don Ignacio Mercader, a la sazón presidente de la Sociedad de Salvamentos de Naufragos, púsose a pensar en los medios que podrían emplearse para dar a nuestros bravos *arrantzales* una relativa seguridad de que no seguirían siendo víctimas del mar.

Pensóse primeramente en dotar a todas las embarcaciones pesqueras de tantos chalecos salvavidas como hombres llevaban a bordo. Pero este artilugio repugnaba a nuestro *arrantzal* quien creía que su empleo rebajaba su valor personal ante la gente. Cayó muy pronto, pues, en desuso, así como otros procedimientos que se idearon. En vista de ello, Don Ignacio Mercader echó mano de los procedimientos heroicos. Iba a realizar la primera prueba de su gran idea.

Consistió ésta en hacer que las embarcaciones de pesca fuesen remolcadas desde el puerto hasta los puntos donde iban a echar las redes; los pescadores iban a bordo del vapor y sólo trataban a sus embarcaciones en el momento de realizar las faenas de pesca; terminadas éstas, volvían a bordo del buque, el cual remolcaba de nuevo las lanchas hasta el puerto.

Puso don Ignacio Mercader uno de sus tres vapores—el llamado «Comerciante»—al servicio de esta idea, que empezó a realizarse en el mes de diciembre del preinducido año 1878. Era el «Comerciante» un vapor de 300 toneladas de desplazamiento, perfectamente dotado y que la Casa Mercader e Hijo tenía para su servicio de importación de Cuba. Hizose de este modo una campaña besaguera, que dió excelentes resultados en cuanto a la seguridad de los pescadores se refería, aunque económicamente fué desastrosa. Pero lo importante para el señor Mercader estaba hecho; quedaba probado que el empleo del vapor en la pesca rendía el apetecido fruto, que el pescador tenía infinitamente mayor seguridad que antes.

Encariñado don Ignacio Mercader con su idea, decidió llevarla adelante. Había que buscar el medio de dotar a las embarcaciones pesqueras de máquinas de vapor. Y como España, desgraciadamente, no estaba a la altura que otras naciones en cuanto se refería a la construcción naval, y mucho menos a las industrias marítimas en general, emprendió el señor Mercader un largo viaje a lo largo de la costa francesa, inglesa, danesa y noruega. Su desencanto fué grande al ver que en ninguno de dichos países, que figuraban a la cabeza de la industria pesquera, se había pensado en utilizar la máquina de vapor. Había magníficos buques, de admirables condiciones marineras, dotados de los elementos mejores hasta entonces conocidos para dedicarse a la pesca en los mares nortenos, y capaces de resistir fuertes temporales; pero ninguno de ellos estaban dotados de propulsores de vapor.

Solamente, en algunos puertos del mar del Norte pudo ver que varios remolcadores de vapor eran dedicados en las épocas en que carecían de buques que remolcar, a la pesca.

Decidido a probar fortuna a todo evento, buscó el señor Mercader un tipo de embarcación que reuniese las condiciones apetecidas de fortaleza y de condiciones marineras. De entre todas, placióse el tipo de buque velero que construía el famoso constructor inglés Mr. David Allan, de Leith, a quien comunicó su idea. Acogida con entusiasmo por el constructor, comenzó febrilmente a construir un casco con cubierta corrida, aparejado de goleta para un vapor cuya estabilidad y condiciones marineras superaban aún a los mejores barcos construidos en aquellos astilleros. Al mismo tiempo, encargó el señor Mercader a una de las más importantes casas constructoras de máquinas, una de alta y baja presión, sistema «Compound» con condensación a la superficie, con una fuerza de 18 caballos nominales, o sea 80 efectivos.

No obstante ser el casco del buque relativamente pequeño, pues no excedía de 40 toneladas, quiso el señor Mercader que la máquina fuese poderosa, y con arreglo a los últimos adelantos conocidos, para aprovechar todas las ventajas de economía, rendimiento, velocidad, etcétera.

Terminada la construcción del casco, le fué colocada la máquina. Fué en Leith un verdadero acontecimiento la botadura y terminación del buque. Allan, encariñado con el proyecto, se esmeró en la construcción y cuidó hasta del más pequeño detalle de ornamentación. La cámara del barco, pintada de blanco con aplicaciones de oro; las cortinas de los camarotes de seda azul.

Esto nos hace recordar una anécdota que no hace mucho tiempo oímos de labios de don Manuel Mercader, hijo del benemérito donostiarra de quien hablamos. Entre los tripulantes del nuevo barco, había un marinero de Lequeitio, hombre que había navegado por

todos los mares del mundo y poseía esos conocimientos lingüísticos tan peculiares en nuestros marineros, que les permiten chapurrear cuatro o cinco palabras de todos los idiomas conocidos. Una tarde en que el puerto de Leith estaba más animado de gente que acudía a ver el nuevo buque de pesca, se paseaba nuestro lequeitiano a lo largo del muelle gozándose con la admiración que el barco causaba en todos. Lleno de regocijo veía que la mayor parte de la gente se detenía ante el vapor y a verlo tan bonito, se preguntaba perpleja a qué servicio iría a ser destinado. Nuestro lequeitiano se aproximó a una pareja que extremaba sus ademanes de admiración, y en su jeringonza arbitraria, mezcla de inglés, de vasco y de castellano, les preguntó:

—Qué... ¿les gusta el barco...

—Oh sí, mucho—le respondieron, interrogando ellos a su vez:

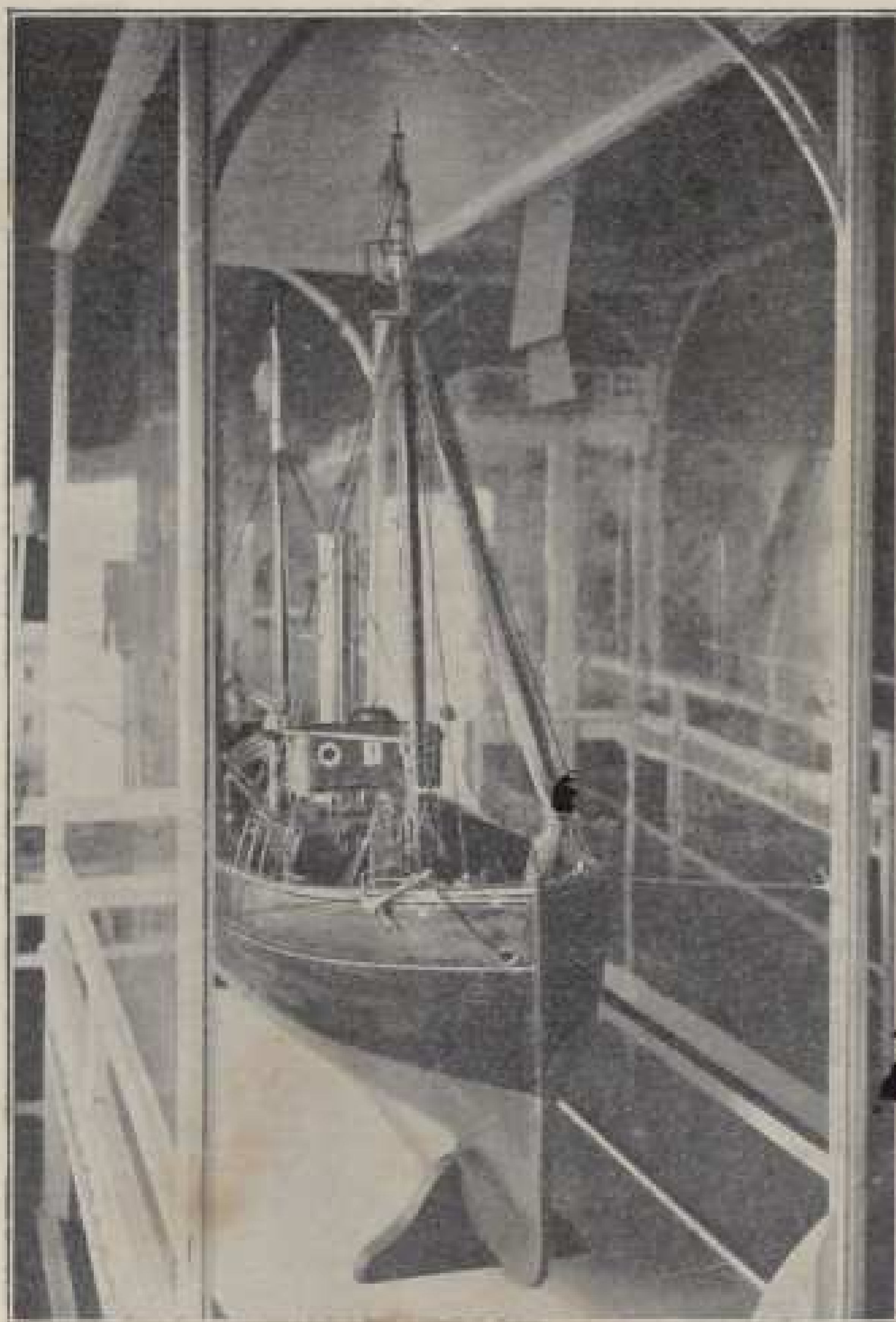
—Y ¿a qué se le destina?

—A la pesca—respondió el lequeitiano...

Los ingleses quedaron admirados de que un vapor tan bonito, tan pintado de blanco, que parecía un yacht de recreo pudiese ser destinado a la pesca. Y entonces el lequeitiano, con su socarronería vasca, siguió diciendo:

—Pero es... ¡a la pesca de perlas!

—¡Hall rith!—esclamaron los ingleses convencidos...



Maqueta existente en el Museo Naval, reproducción exacta del «Mameleña N.º 1»

EL PRIMER «MAMELENA»

En esta empresa generosa altruista de don Ignacio Mercader, todo obedece a un móvil elevado, a un ideal... Hasta el nombre del buque: «Mameleña».

En efecto: «Mameleña» es la contracción de «Mamá Elena». Elena se llamaba la esposa del señor Mercader, dama que hacía poco tiempo había dejado de existir cuando aquél concebiera su proyecto. Los hijos de don Ignacio llamaban a su madre «Mamá Elena»... Por recordar de un modo vivo a su esposa y unir este recuerdo a la idea del desamparo en que la muerte dejaba a sus hijos el señor Mercader puso al buque el nombre de «Mameleña», que era como los pequeños llamaban a su madre...

Terminado el buque, fué el señor Mercader en persona a recogerlo, y en el viaje desde Leith a San Sebastián hubo ocasión de que el «Mameleña» demostrase sus excelentes condiciones marineras, pues en el mar del Norte sufrió un temporal violentísimo, que causó bastantes naufragios.

Llegado felizmente a este puerto, hubo necesidad de formar la tripulación de pescadores para dedicar al «Mameleña» a la pesca con redes, a fin de utilizarle durante todo el año y no tenerlo inactivo

la mayor parte de los meses, quitados los dos o tres que duraban las costeras.

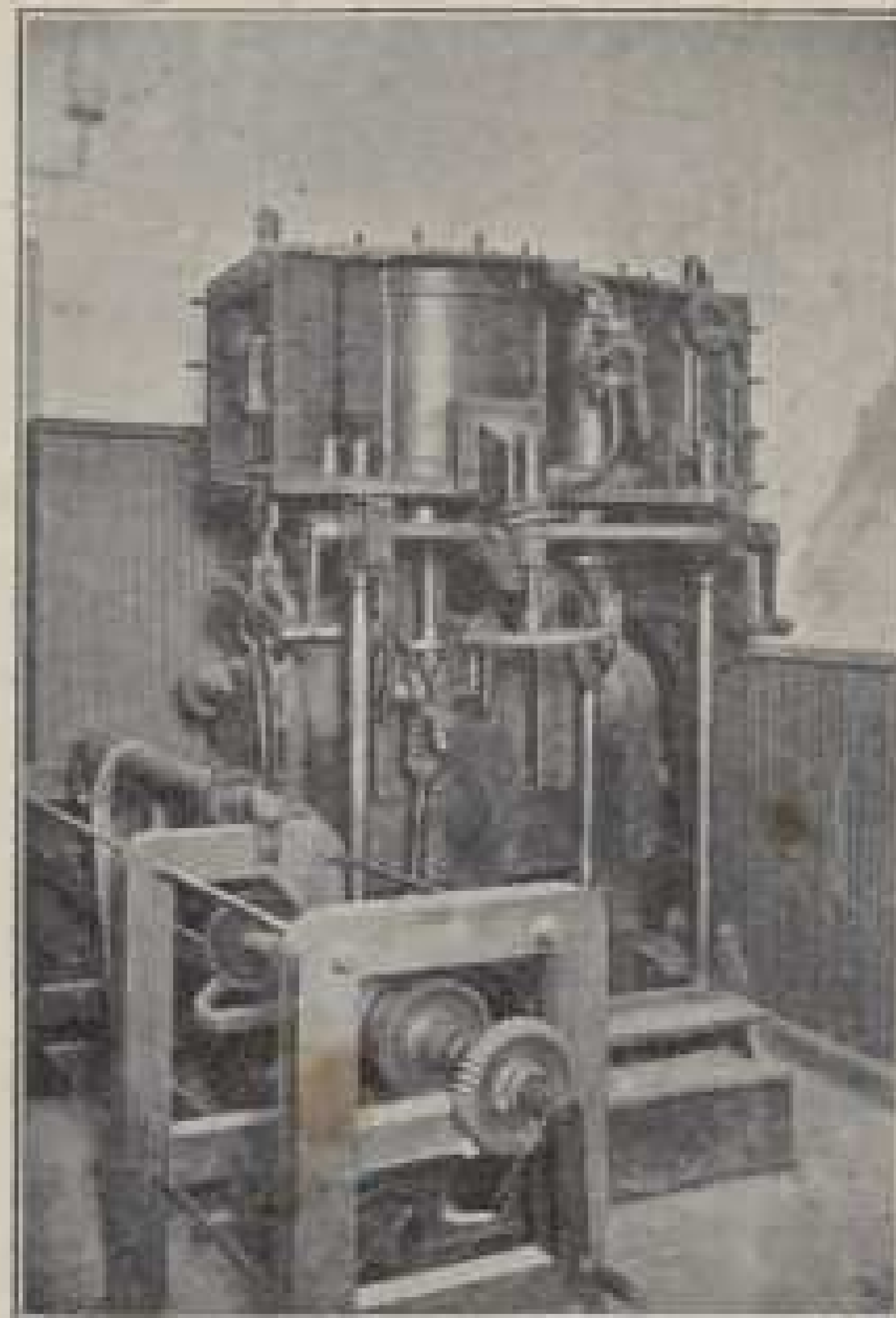
En Diciembre de 1879, comenzó el «Mamelena» sus faenas, remolcando diez o doce lanchas besugueras; terminada la campaña, empezó a ver que el empleo del vapor en la industria pesquera no era solo un pensamiento altruista, sino que podía ser base de un bonito negocio. El señor Mercader y los que, en un principio, habianse unido a él para soportar los gastos de la realización del proyecto, decidieron a seguir adelante, y encargaron un segundo vapor de 70 toneladas brutas y 125 caballos efectivos; que con el nombre de «Mamelena n.º 2», se unió a su compañero en el año 1880; ambos buques fueron la base sobre la cual se cimentó la importante casa pesquera que con el nombre de «Mamelena» conocemos, la de más abolengo y una de las más importantes de España.

LOS RESTOS DEL «MAMELENA»

Después de una accidentada vida en el mar, que se prolongó por espacio de muchos años, lo menos treinta, el primer «Mamelena» hubo de ser retirado de la lucha, como un viejo gladiador cargado de vejez y de gloriosas heridas. Fue un dolor que la prevision y el respeto a lo que este buque simbolizaba, no hiciesen por él lo que parecía natural; su conservación como una reliquia, como un monumento digno de perdurar a través de los siglos... No pudo ser, sin duda, ignoramos por qué causas, y el «Mamelena» fue desguazado...

Su máquina—o lo que queda de su primera máquina, modificada y transformada infinitas veces a lo largo de treinta y tantos años de navegación continua—se guarda en el Museo Municipal; una reproducción en madera del casco de este glorioso buque, puede admirarse en el Museo Oceanográfico; también se custodia por la Sociedad Oceanográfica un retrato de don Ignacio Mercader, el insigne patriota, a quien tanto le debe la industria pesquera del mundo.

Del casco del «Mamelena» y del retrato de don Ignacio Mercader,



Máquina del «Mamelena» n.º 1 que se conserva en la Escuela de Artes y Oficios.

ofrecemos a nuestros lectores sendas reproducciones en el presente número.

Arranzale.



... un buen grabado es el medio más eficaz de exteriorizar su idea

Estamos dispuestos para servirle rápidamente

Fotograbados

ENRIQUE VELASCO

BUEN PASTOR 18 TEL. 14537

S. SEBASTIAN

EL PRIMER VAPOR DE PESCA QUE HUBO EN EL MUNDO, FUE EL MARILENA Nº 1

Fue D. Ignacio Mercader quien realizó este hito. Este demostraba por sí misma importante care de obvias propiedades de 3 vapores en cuyos vientres traían a Demotia las riquezas de las feraces haciendas cubanas; una fabrica blanqueadora de cera virgen y una refineria de petróleo. Era el S. Mercader un gran aficionado al mar presente en la bahia y pescador de costa detras del castillo. Su oficio al mar y posición envidiable le llevaron a ocupar la presidencia de la Sociedad de Salvamento de Nauticos. 1878 El cantabico gustaba, como ahora, de mostrar toda su grandera de terrible poder despertaba de un letargo y hacia victimas a centenares de infelices hombres. Los veleros de pesca y eran arrastrados a la costa francesa o china y estaba irremediablemente perdida una de estas barbaras tempestades estubo en 20 15 21. 1878 mas de 200 pescadores perdieron la vida fue entonces cuando Mercader, el primer presidente de la S. de Salvamento de Nauticos quiso a pensar en los medios para dar alguna alternativa de seguridad. Los chalecos salvavidas no tuvieron aceptación. "Respiraba un vapor", personal en Dic. de 1878 puso uno de sus vapores el llamado

"Comerciante" a la campaña benéfica
30074. Excelente resultado en cuanto a la seguridad

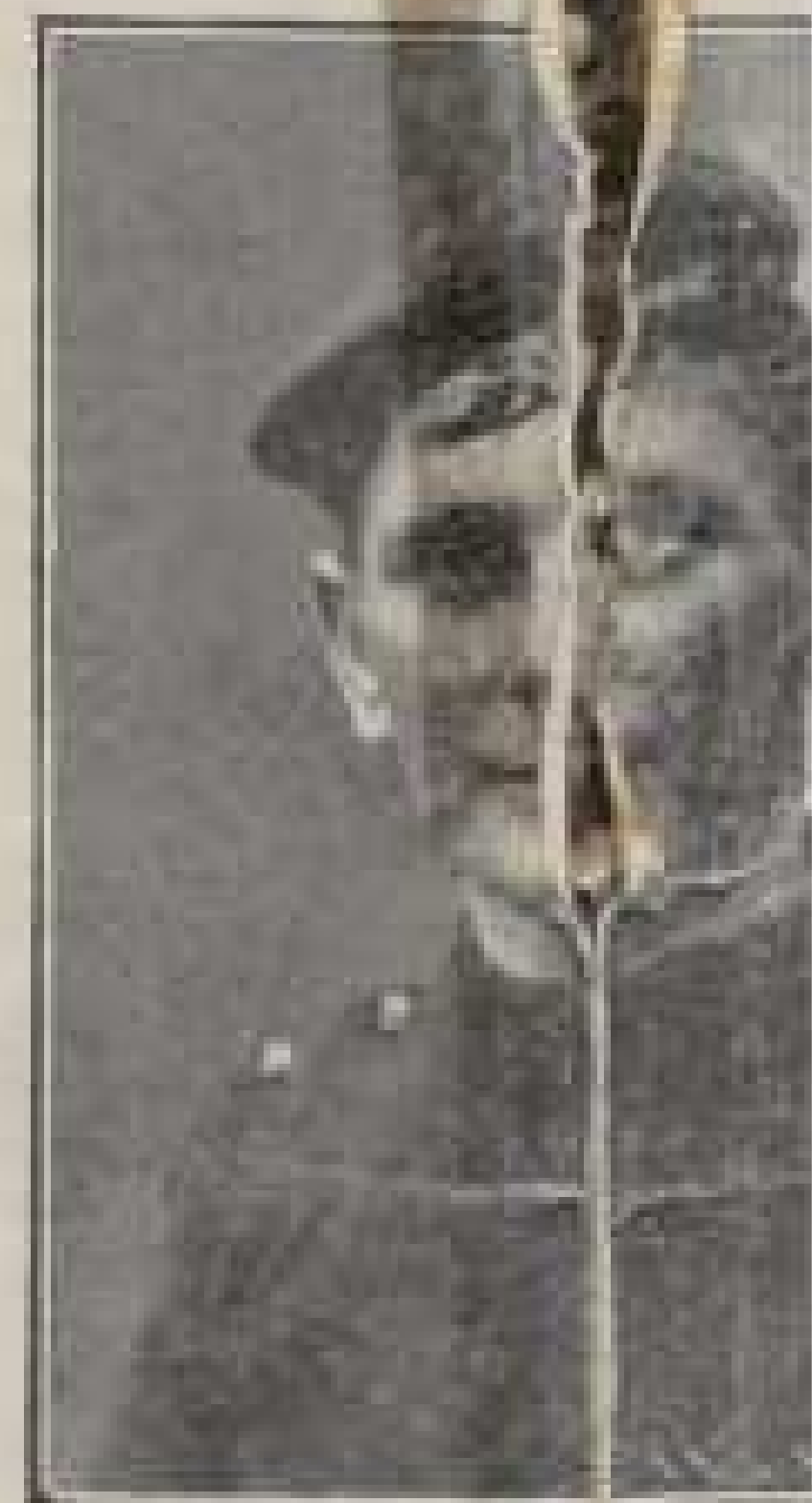
EL GRUPO DE PATRONES MÁS CONOCIDOS



Plácido Arámbaru
Patrón de la tripulación de Ciérvana en 1927



Tomás Guereño
otro patrón de Pasajes de San Juan



"Shoteocho"
Otro de los famosos patrones



Manuel Olaizola
El venerable patrón oriotarra.



Manuel Arrillaga
Gran director de la trainera de Pasajes de San Pedro



† **Francisco Zubizarre**
Popularísimo patrón de San Sebastián.



Juan Bautista Beilio
Famoso patrón de Ondárroa en 1926



† **Luis Carril**
El gran donostiarra vencedor de los Ondarreses en 1890



Mar...
Patrón...

Mariscos de todas clases
Reconocida como inmejorable
Cerveza MARZO
Café Expres OMEGA a 0,40

CAFÉ-BAR
ALAMEDA, 5
SAN SEBASTIÁN

EN NUESTRAS REGATAS DE TRAINERAS



Shotecho
Famoso patron donostiarra



Francisco Laboa "Machet"
Conocido patron de Pasajes de San Juan



Ambrosio Bedialauneta
Que dirigió la embarcación de Ondarroa en la lucha
contra Carril en 1898



José Iriarte
Patron de Santurce



Chomin de la Hoz
Patron de San Sebastian, gran campeón en 1919



Chomin de la Hoz
Patron de los romeros donostiarra los años 1924 y 1926



Román Aguirre
Popular patron de Fuenterrabia



Jaime Diego
Patron de Ciérvana



Jaime Diego
Entusiasta patron de Ciérvana que disputó a "Kiriko"
la supremacia del remo en 1919, en Bilbao.



Antonio M. Uranga, de Orio
Uno de los buenos patrones guipuzcoanos

ALAYA
TELÉFONO 1-40-15
SEBASTIAN

Helados finos diez clases distintas
JAMÓN SERRANO PURO
y demás fiambres
RAPIDO SERVICIO A DOMICILIO

SINIESTROS COSTEROS

Uno de los espectáculos más emocionantes que puede presenciar el hombre es el del barco perdido, sumergiéndose en la furibunda marejada, sin medio alguno con que poder contribuir a su auxilio, sometiendo a larga agonía a los hombres que lo tripulan.

El inquieto e imponente escenario que rodea al drama es suficiente para sobrecoger el ánimo más templado. La escena que se desarrolló en la Zurriola hace algunos meses permanecerá imborrable en la memoria de muchas personas. La tragedia acaecida ante gran número de espectadores, y en la que dos hombres jóvenes perdieron la vida en medio de horribles sufrimientos, más morales que físicos, levantó grandes comentarios.

Infundadamente se achacaba el hecho a la pasividad de la Sociedad de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa. Pero tales censuras fueron lanzadas con excesivo apasionamiento. El drama fué rápido y fugaz, y si algo hubiera podido tacharse a dicha entidad era un defecto de organización, que hoy está ya corregido con la implantación de la plantilla de tripulantes. La cosa es clara y sencilla.

El naufragio es una de las desgracias más terribles y quizá la más imponente de cuantas amenazan al hombre. Hay una creencia errónea de que el peligro en la navegación está en alta mar, perdida ya de vista la tierra y con ella la esperanza de alcanzarla; pero, por desgracia, el peligro para el navegante está junto a nosotros, en el litoral. Se calcula en una cuarta parte tan sólo de los siniestros marítimos los ocurridos en pleno Océano, y aun esta misma proporción nos parece un tanto excesiva.

los peligros de la bocana y los del mar enfurecido, logró rescatar las vidas de aquellos desgraciados.

La imponente escena fué presenciada desde las faldas del Castillo por una sublime actriz, que lloró de emoción en aquellos trágicos instantes; era Teodora Lamadrid.

Mari y los bravos muchachos que le secundaron obtuvieron la Cruz de Beneficencia. En honor de Zubía se organizó una función en el Teatro Principal durante la cual la insigne Teodora Lamadrid abrazó y coronó de flores, en escena, al rudo e infantil Mari.

Cinco años más tarde, el 9 de enero de 1866, Zubía caía en poder del Océano junto a los cantiles de la isla de Santa Clara, al intentar salvar a otros naufragos. Estos y los compañeros de Mari pudieron ser salvados. El abnegado y amado patrón desapareció para siempre en las verdosas aguas.

Un modesto monumento en el muelle recuerda su heroísmo.

LA CATASTROFE DEL SABADO SANTO

En 1878 ocurrió en el litoral cántabro una de esas terribles catástrofes marítimas que no se olvidan jamás y cuyo recuerdo, al pasar de generación en generación, acaba por convertirse en legendaria narración.

Era Sábado Santo, 20 de abril de 1878. El tiempo magnífico resplandeciendo un sol brillante soplando un suave vientecillo de la región del Sur. Confiados en ello los pescadores se hicieron a la mar, donde se dedicaron a sus acostumbradas faenas hasta que a media

DROGUERÍA GURUCETA - DOLHAGARAY

ESPECIALIDADES

PERFUMERÍA

FOTOGRAFÍA



SAN JERÓNIMO, 18 TEL. 1-29-83



PINTURAS

DROGUERIA

CEPILLERÍA



Sucursal: PASAJES SAN PEDRO (Trincherpe)

Si pensamos un poco acerca del número de estos siniestros costeros, que revisten proporciones de verdaderas catástrofes o caracteres de callados dramas, habríamos de quedar horrorizados, y avergonzados de nuestra pasividad y egoísmo, que domeñados con con un pequeño sacrificio conseguirían salvar muy cerca de las tres cuartas partes de las vidas que se pierden en el Océano.

"AITA MARI"

Uno de los hombres que no sintió esa pasividad y egoísmo, y que no sólo se impuso en beneficio de sus semejantes en peligro un pequeño sacrificio, si no que ofreció su vida entera para ello fué José María Zubía, más conocido por el sobrenombre de "Aita Mari".

Nació en Zamaya, el día 15 de marzo de 1809, hijo de humildes pescadores, dedicó sus tareas al mar, acercándose en San Sebastián a raíz de la construcción del llamado barrio de la Jarana. Puro pero abnegado, blando de corazón y de temple de acero, Mari pudo contar por docenas las vidas que con su arrojo logró arrancar a las furias del Cantábrico.

Uno solo de estos salvamentos le hizo famoso, trascendiendo su gloria más allá de los montes guipuzcoanos. En medio de una galerna terrible, durante el día 13 de julio de 1861, una trainera con nueve hombres se vió en peligro de hundirse ya que había volcado, frente a las rocas del monte Urgull, casi en las romplentes de la Zurriola. Mari que se enteró de la horrible tragedia, decidió salvarlos, y llamando a varios voluntariosos jóvenes que acudieron presurosos y decididos a la voz del patrón, botó una trainera al agua y, sorteando

tarde asomó, sombría, en el horizonte una amenazadora nube negra.

Los «arrantrales», que rápidamente se dieron cuenta del peligro que se acercaba, recogieron los aparejos y tomaron rápidamente el rumbo del puerto más cercano. Pero la nube fué en aumento con rapidez extraordinaria; avanzando veloz sobre las caleras y traineras. La galerna se desató con furia sin igual. Más de doscientas víctimas sembraron de luto el litoral vasco-cantábrico.

LA GALERNA DE ESCURZA

También con mucha frecuencia nos viene a la memoria aquel negro día de Agosto de 1913, —año 13 y día 13— que tantas y tantas vidas sepultó el derrumbamiento inesperado del Cantábrico.

También entonces se dieron cuenta rápidos los infortunados pescadores, pero el regreso no pudo organizarse. En vista de esto se juntaron las «galernas», y bien amarradas se dispusieron a aguantar con firmeza y tenacidad toda la furia. Fué inútil. Allí perecieron todos después de Dios sabe cuántos y cuántos cuadros de espanto. Mejor dicho, no fueron todos porque a las sesenta y ocho horas fué hallado uno, con vida, atado a dos enormes troncos, por el Mamelena n.º 12. Había que ver cómo llegó el hombre: excitado, loco, en fin...; y horrorizaban sus narraciones. Fueron varios los que estaban sujetos al mismo tronco, pero uno por uno desaparecieron todos.

Darrel Ecurza, hombre fornido y simpático, natural de Lequeitio, este es el superviviente que fué depositado en casa Amuenea, seguidamente de atracar en el muelle el Mamelena n.º 12.

Hoy, bien colocado en la gasolinera del Rey, saborea su vida con los honores que merece una persona tan sufrida.

! Qué ambiente más "kashkariña" !

Este simpático grupo de "errikosemes" se nos figura una de las donostiarrisimas reuniones sidreras de tiempos pasados. No es aun muy anciana esta "foto", pero es el reflejo fiel de lo que fuimos en nuestros ratos de ocio: "kashkariñas", decidores, bullangueros.

Esta misma fotografía tuvimos ocasión de admirar en una revista mexicana, y había que leer los elogiabiles comentarios que al importante periódico le merecian nuestras costumbres envidiables.

Y es que la sana alegría, la franqueza de alma de los naturales de este país, ha sido siempre el emblema del donostiarra.

Esta fotografía representa la popular sidrería de la "Sheveri", en la calle Juan de Bilbao;



¡Este es el ambiente "jatorra" de los pasados tiempos donostiarras! ¡Dato beste bat: "Sheveri"!

y aunque hoy sigue aún en pié el lugar, faltan aquellos grupos simpáticos que lo alegraban con sus "jatorras" costumbres.

¿Zeñek?

GRAN SASTRERÍA PARA CABALLEROS

ALMACÉN DE TEJIDOS POR MAYOR Y MENOR

DEPÓSITO DE AZULES DE VERGARA

ESPECIALIDAD EN ARTÍCULOS BLANCOS

JORGE LASAGABASTER

SAN SEBASTIÁN

San Marcial, 35
(Esquina a la calle Urbietta)

Teléfono 10-6-91

Sucursales

Loyola, 3

Miracruz, 16

Matia, 52

Las regatas de traineras y el practicismo de "Marrucas"

—¡Mala suerte, Marrucas, mala suerte!
—¡Hola... «Inasio»! Con que mala suerte ¿he?
—Me parece que no es una fortuna para los donostiarras el que la tripulación suya haya perdido el puesto para disputarse la bandera.
—¿Tu has jugado? ¿Has hecho apuesta o así?
—Por chiripa no la he hecho, pero ya iba a jugar a la par a que San Sebastián entraba en la bandera.
—Ya has ganado pues.
—¿Cómo que he ganado?
—Si pensabas jugar cinco duros has ganao dies: Cinco que no has jugao y cinco que no has perdido, dies!
—Con tus matemáticas cualquiera es rico...
—¿Que quiéres? Elógica, siempre elógica y práctica. Yo no he pensao jugar y no me gustan las estroparas.
—¿Que no te gustan?
—No, como no me gustan corridas ni furboll. No tiene nada práctico y si no hay nada práctico no vale nada y si no vale nada, no me gusta.
—Pero, hombre: ¡Un donostiarra como tu no gustarte las regatas de traineras. Eso casi es una basflemial
—Como quieras, pero no me gusta... Gustar, como gustar ya me gustan, pero no tiene nada práctica.
—¡Y dale con la «práctica! Pues si todos miráramos el lado práctico de las cosas ¿qué pasaría?
—Ya estamos como siempre. Y parese que sois modernos de ahora o así. En este mundo, todo tiene que ser práctico. Las regatas de trañeras eran prácticas cuando se inventaron, pero ahora no.
—¿Cómo es éso?
—¡Sensillo, hombre, sensillo! Entonses, cuando Carril, no había vaporsitos para ir a la mar; yo también ya andé en trañeras para pescar y había que ver entonses con aquellas trañeras, que ahora dirían gabarras porque eran las que íbamos a la mar para pescar. Entonses teníamos que ir remando en busca de la «majuba» y había que ver cómo corrían. Si hasíamos regatas era para haser hombres fuertes y buenos remeros, pero no para un día ni para dos, sino para siempre. Era conveniente y nesasario. Hoy no. Habeis seguido con costumbre, porque trae gente de pueblos y porque se juega dinero, si no ya te verías remar sin saber la gente, porque no le importaría a nadie.
—Pero ha sido la evolución; ahora reman para hacer deporte...
—¿Deporte, dises? Yo me creo que el deporte es para servir para algo práctico. Los que saltan y los que corren es para ser fuertes y ligeros, para haser contra el frío en invierno y para tener siempre salud y sin mantecas. Los que nadan en el verano y en el mar hasen bien, porque todos debían de saber nadar, pero las regatas de trañeras ¿qué tiene de práctico?
—¿Y qué tiene de práctico el foot-ball?
—El furball tiene de práctico que tu aprendes bien y eres el as o eso y ganas dinero sin trabajar; las regatas nada de eso. Ahí están esos hombres jóvenes que han puesto el esfuerso y han perdido jornales y han tomao malas costumbres. Dejan de ir a pescar una temporada para haser pruebas y comen bien y viven bien; luego hasen la estropara y si ganan ya están bien para unos días y si pierden los mismos del pueblo somos los primeros en desir que son unos babos y que no valen para nada. Si han ganao o si han perdido, a la mar tienen

que volver otra vez y no cogen el remo hasta otro año. ¿Eso es práctico? ¿Que han conseguido con eso?
—¿Pero donde dejas, «práctico» del demonio, el espectáculo grandioso de regatas de traineras? ¿Has visto tu algo que se parezca a eso?
—Espetátulo ya es, pero porque hay pasión, eso ya es verdá: pero no es nada práctico...
—¿Y dále con lo «práctico»!
—¡Claro, pues! ¿Para qué no hasen regatas de barcos de vela con motor? ¿Para qué no hasen concurso de barcos de pesca para dar premio al que trae más pesca en una semana o en tres días? Eso es práctico... Y si nó, haser regatas de vaporsitos y de trañeras con motor; pruebas de echar red y recoger y a ver quien hace antes. Así veríamos los méritos de los pescadores en su ofisio y no ahora, que no hasen su ofisio en regatas. Para eso ahí están los del «Ur-kirolak». Esos hasen deporte como dises con canoas o yolas o eso. Eso ya me gusta, porque sirve para haser siempre ejercicio de remar y demostrar quien vale más un día; pero no las trañeras... Reman un mes o quince días y luego ¿qué? Ahí te dejan los remos y la trañera...
—¿Pero vas a negar que en estas regatas se demuestra la fuerza y destreza de quienes ganan?
—¿Qué te vienes con tonterías? Yo he visto a los donostiarras haser una siaboga como no haría el mismo Luis Carril en aquellos tiempos. Un día que salieron a ensayar hisieron y entonses ví que había eso que dises de trestesa o eso. Y ya has visto que han hecho en la regata: remar y remar, enfermos y así ponerse y perder. ¿Eso es práctico? Los donostiarras no han perdido porque son los peores y porque sabían remar menos, pero tenían embarcación mala. En las regatas no gana muchas veces el que más vale, gana a veces el más arlote. Yo he conosido ganar unos casheros del monte a pescadores. ¿Por qué? Porque eran más fuertes y aunque sabían remar poco ganar hisieron dejando atrás a los que tenían mas arte y mas siensia. ¡Chocholadas teneis vosotros! Nunca hareis nada porque no sabeis lo que es la práctica.
—Mira, Marrucas: Cada loco con su tema: tú quieres volverme loco con esas teorías absurdas y con esas negaciones. A mi me importa una higa tus opiniones acerca de las regatas de traineras y me seguirán gustando porque es un espectáculo en el que se destaca la virilidad de nuestra raza, porque es el que más nos apasiona a los vascos, que somos de temperamento frío, y si tu eres un renegado, un mal descendiente de aquellos remeros magníficos; si tu no quieres reconocer el mérito enorme que tiene el trabajo de esos muchachos que se sacrifican para alcanzar un galardón para su pueblo, eres un mentecato y un bobo, un majadero y no quiero hablar más contigo de este asunto porque acabaríamos por regañar.
—¿Regañar tú conmigo porque te digo que las regatas no me gustan? ¡Solo esto me faltaba después de perder los donostiarras y yo veinte duros!
—¿Pero has perdido veinte duros?
—¡Si! Había apostao a que llegaban primero los donostiarras y ya has visto como llegaron. Por eso te digo y le diré a todo el mundo que las regatas de trañeras no me gustan porque no tienen nada práctico...
INASIO.

¡¡ Bravooooooooo !

Estos remeros de «Ur-Kirolak» son el colmo de la bravura. Salen de casa vacíos y vuelven con un mercancías cargado de honores.

Cuatro años seguidos se han «soplado» el campeonato de España, causando siempre la admiración de propios y extraños. La tan cacareada forma de remar de estos valientes, ha convencido—¡al fin!—a los más retraídos y exigentes. El estilo, la elegancia y lo demás ha dejado paso a la rapidez y la energía de nuestros remeros.

Como en todas partes, sorprendió y extrañó mucho en Bilbao — donde se celebraron los campeonatos de 1928 — la sinigual modestia de los donostiarras. Ganar por cuarta vez todo un Campeonato de España y tan tranquilos como antes, como si nada hubieran hecho. Esto les hace más grandes a nuestros



Los grandes campeones de remos de mar, pertenecientes a la gloriosa Sociedad náutica «Ur-Kirolak».

El remedio infalible para cucarachas:

“ Mala-cucarachas NAY ”

DROGUERÍA FELIPE - San Lorenzo 12

ojos. ¡ Bravo, bravo y bravo ! ¡ Que homenaje de admiración más enorme mereceis !

Este año han participado dos nuevos elementos en la embarcación donostiarra. Es decir que a pesar de ese cambio de gente conserva siempre las mismas carac-

terísticas en su sistema de remar. Son dos jóvenes que han tomado la alternativa en un Campeonato de España. Y ya se han consagrado.

¿ Que quiénes son los colosos ?

Ahi van: Timonel Isidro Beitia; Remeros Julio Ituarte, Domingo Alvarez, Agustín Lacoste y José Vicuña.

Nuestra admiración hacia esta Sociedad nos inspira para hacer una modestísima proposición:

Que «Ur-Kirolak», dispoga en San Sebastián de un local como el de Pasajes, modesto y alegre como aquél. En el muelle no faltará quien disponga de un huequecito. Ahí, al fondo, en Cai-arriba, a mano izquierda, hemos admirado muchas veces una pequeña fachada. Parece como si se hubiera hecho para «Ur-Kirolak»... pero pertenece a Obras Públicas... ¡ Ay !

« Los sueños, sueños son », ya lo dijo Calderón.

KIOSKO DEL PASEO PRINCIPE DE ASTURIAS

Cervezas “El León” - Especialidad en Marzo y Munich - Helados - Aperitivos - Mariscos
Chocolates - Licores de marcas reconocidas - Especialidad en “Cocktails”

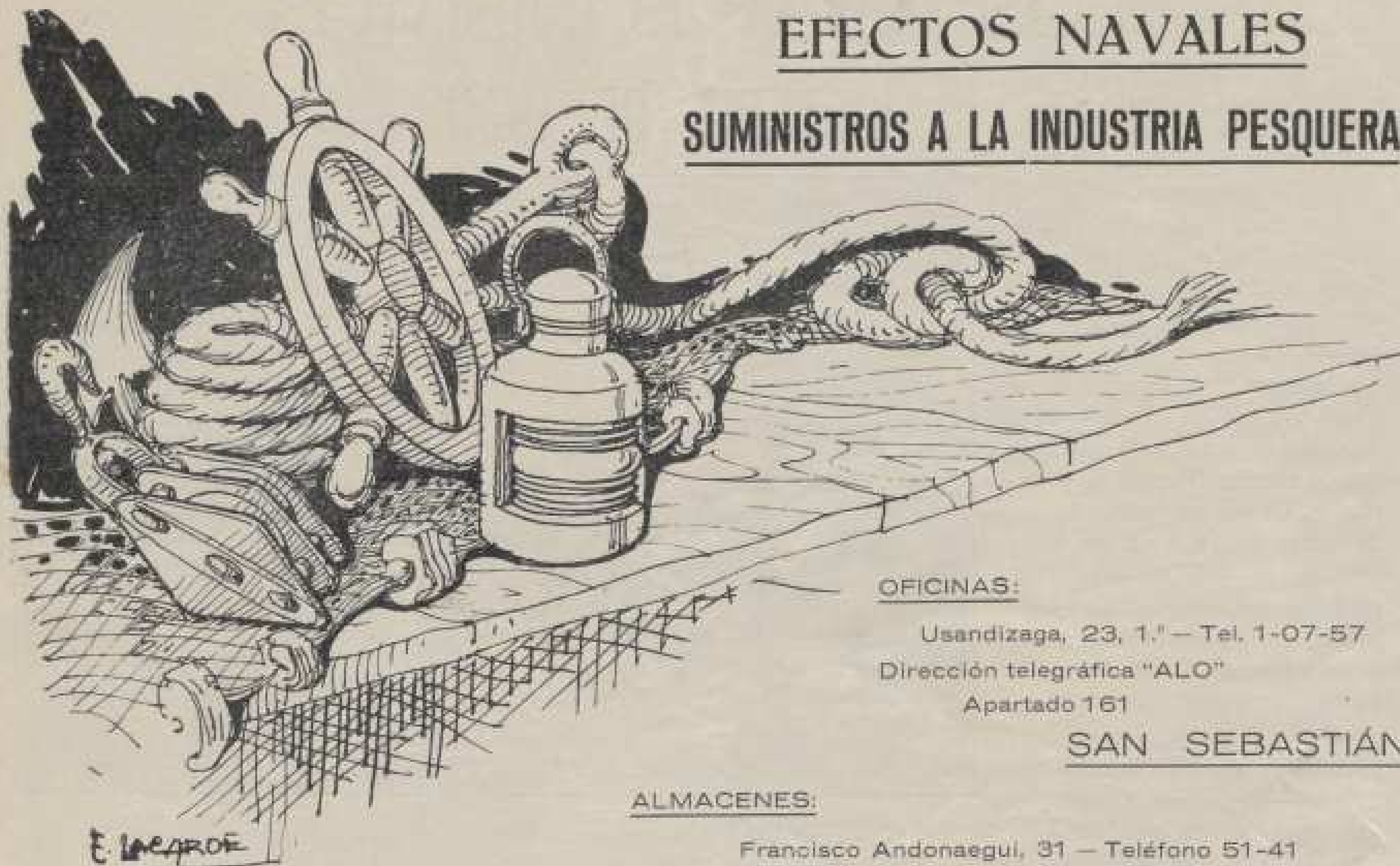
Servicio esmeradísimo - Todo a iguales precios que en los cafés de la capital
Centro de reunión de la buena sociedad donostiarra y forastera

Durante las regatas habrá una sucursal del kiosko, junto al Palacio del Mar. Habrá servicio esmerado y económico.

24

EFFECTOS NAVALES

SUMINISTROS A LA INDUSTRIA PESQUERA



OFICINAS:

Usandizaga, 23, 1.^o — Tel. 1-07-57
Dirección telegráfica "ALO"
Apartado 161

SAN SEBASTIÁN

ALMACENES:

Francisco Andonaegui, 31 — Teléfono 51-41

PASAJES DE SAN PEDRO

ALBERTO ALONSO BERRUETA



Especialidad en cables ingleses, cuerdas alambradas,
hilos y cuerdas de abacá, redes de cáñamo,
empaquetaduras, lubricantes, ferretería, material eléctrico,
cotton, pinturas, esmaltes, etc. etc,



MANUFACTURA DE REDES DE ABACÁ

Lo que supone la 1.^a FERIA DE INDUSTRIAS DEL MAR

Comentaba un grupo de viejos y jóvenes, «gubernamentales y opositoristas» en el parlamento callejero o tabernario, que siempre dan la nota exacta de las inquietudes populares, mejor que reflejaban los diputados las inquietudes de los pueblos. Comentaban, decimos, cosas de regatas de trañeras; los viejos mostrando la decadencia de la fiesta; los jóvenes apelando al gran argumento de la concepción más exacta del espíritu deportivo en estas pruebas de hombres fuertes, según los viejos, y de hombres de mayor fibra muscular y de mayor habilidad, sobre todo, según los jóvenes.

Toda discusión tiene derivaciones extrañas, asombrosas muchas veces, y en esta discusión, a la que asistíamos con gran divertimento por nuestra parte, sin mezclarnos en ella, como es natural, la discusión de las regatas derivó... ¡a los toros! Sí, queridos lectores, a las corridas de toros estableciendo el similitud de los viejos que, más práctico, más experimentado, al creer perdida la partida a la que apeló el «plus de quarante ans» convencido de que su argumento había de causar gran efecto.

—Las de ahora no son estroparas de trañeras.

—Qué son, pués?

—Chilibiterías de la gente joven que no sabe ni puede ser como erábamos nosotros, los viejos, los que amos ganao a fuerza de puños y que cuando perdíamos teníamos también errasón para ganar y volvíamos a hacer apuesta. En qué embarcaciones corren ahora las estroparas?

—En trañeras, en qué van a correr!

—Trañeras, eh? Menuda sinsorgada tenéis con las trañeras de ahora, que se son como algunas mujeres que en cuanto se están un poco pálidas y con ojeras en debajo de los ojos se tienen que ir a la cama... ¡Trañeras! A ver si se vá alguno con esas trañeras a pescar sardina o anchova... ¿A qué no? Dies a dos hago y gano de todas, todas. Después remos de Fiume, del extranjero como si aquí no sabríamos hacer remo, trañeras que quitan hasta virtutas finas para que pesen poco... Sabéis que vos digo? Que igual que los toros hacen los de las estroparas. Aquellos toreros de antes tenían toros delante; los de ahora tienen unos animalitos que de vez en cuando hacen papa, pero no porque son malos sino porque los toreros son de «cotail». En nuestros tiempos erremábamos con remos pesaos, con trañeras pesadas, con embarcaciones que servían para algo, no como las de ahora que hay que guardar entre estopa para que no se estropeen y aun así se estropean y todos los años hay que hacer nuevas. En nuestros tiempos bebíamos ginebra o sinó patarra puerte para hacer fuerza, comíamos buenas chuletas en los días de ensayo y todo hacíamos a fuerza de puños. Hoy gattan las trañeras, no ganan los estroparakalaris... Agora todos son de «cotail», los toreros y los marineros de la mar...

—Siempre nos andamos con que los de antes vallan más. Los viejos tienen la costumbre de desir a los que no hemos conocido que lo de antes era mejor. Ya que me soy joven, que me sé escribir y leer y bastantes cuentas que hasta he aprendido a manejar el xestante porque para eso he estudiado, a usted y a todos los viejos les digo que ahora estamos todos mejor, que sabemos más y que valemos más que lo que vallan ustedes en aquellos tiempos.

—¡Redies, a mí no me dises éso a la cara dos veces!

—Pues vuelva usted la espalda si no quiere oír. Hoy, el hombre economisa el esfuerzo y al economisar éso no se fatiga tanto y lo que no hace con el cuerpo lo hace con lo que tenemos dentro de la cabeza, con la inteligencia. Si hacemos regatas de trañeras así con esas embarcaciones que parecen yolas, es para dar mayor vistosidad a la fiesta, para correr como hombres y no como aquellos esclavos de la antigüedad que los metían en las galeras. La sivilización y el progreso han servido para librar en mucho al hombre de la esclavitud del trabajo de bestias. Si a un caballo se le quita de los camiones y de los coches con el motor del automóvil, ¿por qué ha de seguir el hombre trabajando, aunque sea para divertirse, peor que los animales? A ustedes, a los viejos que tanto hablan, les daría yo una trañera de ahora y los remos de Fiume, a ver si habían lo que los jóvenes... ¡Qué van ustedes a hacer!

Aquí tiene usted el ejemplo con la 1.^a Feria de Industrias del Mar. A qué viejo se le ocurrió en aquellos años hacer éso. A usted?

—Es que entonses no había esas cosas, erábamos más sanos, más

sensillos y no se nos habían falta esas cosas de la mar poner en la tierra y en salones con flores y con cuelgaduras. Además, para qué sirve éso?

—Ya me esperaba yo esa pregunta. Usted, ni muchos como usted, no saben lo que quiere desir la Feria de Industrias del Mar. Eso es algo grande, algo que no se les puede caber en la cabeza, algo que pica a algunos que yo me sé... Los vascongaos somos muy sensillos, pero hay que conoser esta sensilles. Un industrial, y otro, y otro, ya tiene pensao que la 1.^a Feria de Industrias del Mar les va a perjudicar porque los extranjeros vendrán con productos iguales a los suyos, mejores y más baratos y creen que la Feria les va a estropear el negocio. Claro, están acostumbraos a tropesar con gente como usted y muy bonito.

—Entodavía no me has dicho para que va a servir esa Feria que yo creía que era como la del Santo Tomás, con «chorisua ta ogiya»...

No señor. Desde Santo Tomás nos hemos sivilisao bastante más de lo que estábamos. La Feria de Industrias del Mar se celebra aquí en Septiembre para que los que no han tenido la suerte de naser y vivir junto al mar, aprendan lo que es el mar en la riqueza del país, la cantidad enorme de industrias a las que da vida la industria del mar; para que sepa mucha gente que en Murcia, en pueblos donde no hay mar, se trabaja el cañamo para el mar; que en Alicante se trabajan las redes para el Norte de España; que en Gerona donde no hay mar, vive floesiente una industria, la corchera, que no sólo trabaja para hacer tapones de botellas, sino para la industria pesquera en gran escala; que muchas fábricas de pinturas tienen como principal negocio el mar; que en Madrid, Barcelona, Saragosa y las grandes capitales del interior, vive mucha gente porque es la industria de la

CASA MERINO - Narrica 7

Aquí encontrareis siempre el calzado de moda. Gran fantasía

costa la que les proporciona trabajo y necesita la colaboración de la gente del interior; que la sivilización entra siempre por la costa en todos los pueblos; que los pescadores y marineros que antes se veían aislados en medio del mar, ahora pueden estar hablando con tierra, aunque estén a una distancia como de aquí a Sevilla; que para viajar hay que reirse de uno de esos coches «Pullmann» al lado de los vapores transatlánticos que llevan la bandera española a todas las partes del mundo; que Guipúscoa, tan pequeñita provincia, cuya población es ni la mitad de Madrid, la capital, tiene una industria grande; que en España estamos capacitados para construir barcos admirables, tan buenos como en cualquiera parte; que la mitad de la nación vive del mar, la industria más rica después de la agricultura... ¿Quiere usted más? Eso es Feria de Industrias del Mar: una prueba de que no nos hemos quedado atrás en el caminar de todos los países y que aquí tenemos ganas de trabajar y sabemos trabajar, y que si hay motores ingleses, franceses y alemanes también hay españoles; que si hay barcos alemanes y franceses, también hay españoles, y que si hay deseos de darle cultura marítima al pueblo en el extranjero, también aquí. Por lo demás, la Feria de Industrias del Mar no tiene ninguna importancia... Por eso no la hicieron los viejos de antes, que tomaban lo que les daban y no se les ocurría ofreser ellos alguna ves algo...

—A que ahora te has enlao?

—Qué me voy a enfadar! Lo que quiero es que comprendan todos ustedes que la vida necesita alientos, juventud, renovación, y no quedarnos siempre en lo que hemos conocido y poniendo trabas a todo lo que nos parece nuevo. Si todos hubiéramos pensado como usted en eso de las trañeras, todavía andaríamos con taparrabos en verano y con pellejos de cordero en invierno, descalsos y a pié... Si a usted no le gusta el «cotail», tampoco a mí y soy joven; pero me gusta que haya estas cosas en las que se aprende mucho por poco que se quiera aprender.

Mendiola Iturraspe.

DON ALBERTO ALONSO BERRUETA

Este gran hombre, cuya persona se nos figura el más escogido símbolo de la modestia, es nada menos que el autor e iniciador de la "Feria de Industrias del Mar", el que con su idea ha proporcionado a San Sebastián un asunto sumamente importante cuya inauguración promete ser el acontecimiento más grande del año, a juzgar por las características de su organización sublime.

Hace ya tiempo suspiraba por la realización de la hermosa idea. Y he aquí que por fin, se va desarrollando bajo los mejores auspicios.

Don Alberto no descansa. Es un empleado más de los grandes almacenes de efectos navales que posee en Pasajes. Impulsor infatigable de su hermosa revista "Vasconia Industrial y Pesquera", cuyos importantes temas sobre asuntos del mar, rayan a la altura propia de una revista pesquera mundial.

Este es Don Alberto Alonso Berrueta.

¿Nos descubrimos?

La crema NAY para calzados, supera a todos sus similares
DROGUERÍA FELIPE - San Lorenzo 12

RECOMENDAMOS A LOS PESCADORES
el empleo de raba de la casa TXOMIN BONTIGUI

Es la mejor para la pesca de la sardina.

Almacenes: Muelle 14 - SAN SEBASTIÁN - Teléfono 11-465

BAZARES ECONÓMICOS **TODO A 75 CÉNTIMOS**

Rogelio Lara

ARTÍCULOS PARA REGALO

JUQUETERÍA, BISUTERÍA, QUINCALLA, LOZA,
CRISTAL Y PERFLIMERÍA

SIEMPRE NOVEDADES

Urbieta, 29

Sucursal: Bengoechea, 6

SAN SEBASTIAN

TURTUA (harina de cacahuet) marca "CRUZ VERDE"

reconocida como la mejor en la costa francesa.

La casa TXOMIN BONTIGUI dispone en abundancia.

Muelle 14 - SAN SEBASTIÁN - Teléfono 11-465

SALON MIRAMAR

El templo de la cinematografía - El cine pre-
dilecto de la buena sociedad local y forastera

MARTES y VIERNES, días de moda

Todos los días estrenos de películas de las
más prestigiosas marcas cinematográficas

Las sesiones son amenizadas por la

ORQUESTA DE BARRIOLA

Con las enormes cifras que las estadísticas señalan como excedente de «ingreso» —comparado con igual temporada del año anterior— de las distintas clases de pescado, nadie, absolutamente nadie, se ha preocupado más que de solazar la abundancia de merluza, de besugo, de palometa, etc., sin suponer siquiera el resultado exacto, el beneficio líquido del obrero, como compensación al esfuerzo, sobradamente rudo, del «arrantzale».

Desgraciadamente suponemos al pescador dueño del mar; el amo en una palabra. Bástale ir a reñir con las olas y volver al cabo de un rato con el fruto de sus andanzas. Las grandes pescas se cuentan con cifras también grandes; las desgracias con los dedos de una mano. Que un día de abundancia provoca diez de alegrías... Y nadie se apresura a suponer que amanecen muchos días, —demasiados días—, para no saborear siquiera la presencia del sabroso comestible. Y que cada vez se acentuará mucho esta crisis por las razones que no omitiremos.

LA PESCA DEL ARRASTRE

Aparte de las consecuencias destructoras a que se presta el sistema del arrastre, es hoy, sin duda, la base más esencial, es uno de los grandes aciertos que indirectamente soluciona, en parte, la crisis del pescador. Esto es tan cierto bajo el punto de vista filantrópico, como no lo es en el aspecto superficial de lo que tratamos de demostrar. Tanto han prosperado a su amparo y tanto bien ha proporcionado, que su equivalencia contrasta exactamente con la enorme crisis que va desparramando en los distintos sectores de la pesca menuda.

Pasajes de San Pedro, de cuya actividad y prosperidad puede enorgullecerse todo vasco, prospera con una celeridad insospechada, a pasos de jirafa, merced a la explotación de la pesca del arrastre, cuyo sector abarca directamente una infinidad de gremios, e indirectamente a todos: Banca, Transportes, Mecánica, Carbones, Construcciones, Navegación, etc. etc. Nadie puede siquiera sospechar el resultado final de esta formidable empresa.

Pero la prosperidad de Pasajes de San Pedro, si bien regula mucha parte de la crisis, impide notablemente el desarrollo y hasta el sostenimiento del pequeño armador.

De cierto tiempo a esta parte van decayendo sobremanera los usos y costumbres, enormemente prácticos, de nuestros antepasados. Prácticos en el sentido altamente beneficioso en cuanto a la calidad del género. Ya la pesca con anzuelo ha desaparecido por completo. He ahí la verdadera sustancia de la cuestión que nos ocupa.

Razonemos con detalle. Pongamos al besugo en este plato... y va de ejemplo.

Desde hace muchos años—precisamente el mismo tiempo que impera la pesca del arrastre—no hemos tenido ocasión de disfrutar de aquellas grandes «millo-tarras» cargadas de rosados besugos. Aquellos sustanciosos peces que solamente su aspecto invitaba a preparar la parrilla... ¡Qué grande su sensación de esquisitez!... Brillaba la escama como chispitas de diamantes en lujoso «pendantif»...; chisporreaba flamante en la lumbre... Hasta el ascua se empavoneaba orgullosa con su sabrosa carga.

Veinte, treinta, sesenta y hasta ochenta arrobas de besugo adornaban casi a diario la cubierta de las «caleras» y vaporcitos. La famosa «cala de Escote», era un campo abonado para las buenas pescas. Los pescadores que lanzaban allí sus «trezas» aguardaban confiados. Allí se aseguraba el pan para los suyos. Y de allí salía, también, el exquisito manjar, indispensable en las Noche-buenas, y al alcance de cualquier fortuna.

Pero el arrastre, con su aparición en gran escala, ha hecho honor a su nombre. Arrasadas las «calas» ya no es el pez el que brilla; es el fondo quien enseña su faz triste y limpia, merced a las enormes bayetas que lo frotan, en forma de redes.

Se pesca besugo aun, aunque el género desmerece mucho del de antaño. Se pesca en arrastre, por pareja y por «bou», pero su calidad es bastante inferior debido al trato que recibe. Y menos mal cuando solamente es el trato, porque también saben invernar en el depósito de «proa».

El pescador de anzuelo, no está en decadencia por los modernos adelantos, sino por falta de pescado; porque si este modernismo cree mejorar el sistema normal y simpático de antaño, nosotros nunca hemos podido apreciar esa mejoría, no solo en calidad, acaso tampoco en cantidad y mucho menos en el precio. Decimos acaso en cantidad, porque las pescas proporcionales y continuas abastecen mucho más y mejor que esas rimbombantes mareas que únicamente demuestran el paseo destructor de los elementos de arrastre por los criaderos y «calas».

Sin duda, en ese genio de actividad que caracteriza a los grandes armadores, existe alguna chispita de ceguera impregnada de débiles destellos de personísima prosperidad.

Descartamos en absoluto la opinión de los técnicos al afirmar que toda ocasión de pesca debe aprovecharse por tratarse de pesca de pase.

Solo son contados estos casos.

—KETTY-CHIRRI—

RESTAURANT DE MANUEL AGUIRRE

ESPECIALIDAD EN COMIDAS
GRAN SERVICIO A LA CARTA
PRECIOS ECONÓMICOS

VINOS SUPERIORES DE RIOJA
CAFÉ, LICORES Y APERITIVOS
DE LAS MEJORES MARCAS

EXPLÉNDIDAS HABITACIONES CON TODO CONFORT

CALLE DEL PUERTO, 3

SAN SEBASTIÁN

TELÉFONO 1-28-65

ANGEL SÁNCHEZ MOZO

CASA
EXCLUSIVA
EN ARTICULOS
DE SPORT

La casa más acreditada por su especialidad en el servicio de géneros de mejor calidad

Visitada por la Reina Doña Cristina y los Infantes

Churruca, 2

SAN SEBASTIÁN

Teléfono 1-00-47

El portalón del muelle, visto por la parte del dique

He aquí, lector amigo, una vista de algo verdaderamente nuestro, algo de nuestra salsa "koshkera", que no dejará de ser curiosa para todos. Se trata de las famosas "portaletas", allá por el tiempo de Maricastaña; de aquel tantas veces añorado tiempo del "kashkariña" donostiarra. De aquél ambiente puro y virgen, sano y dulce, saturado por las suaves brisas del bravo mar de nuestros arrantzales.

Ya aquellas bellas costumbres, se perdieron en la penumbra de los



El portalón del muelle visto por la parte del dique.

tiempos. Se quiere alzar algo, pero no llega a ser más que la leve sombra del pasado.

Como las "portaletas", todo ha cambiado de aspecto. Lo que antes venía a ser el "foco" de reunión de los pescadores, hoy es el foco de las traviesas. Es la bolsa donde se cotizan los valores de la lucha. Allá avanzan y retroceden las traíneras, impulsadas o sujetadas por la importancia de las apuestas. Así están nuestras costumbres: Infeccionadas también por ese ambiente de modernización.

TALLER

de construcción y reparación de toda clase de embarcaciones y todo lo concerniente al ramo



PEDRO ANDONAEGUI

Talleres Cai-Arriba

SAN SEBASTIÁN

BAR "FLORES"

JOSÉ LASARTE

COMIDAS ECONÓMICAS

VINOS Y LICORES DE LAS MARCAS MAS EXCELENTES

Puerto, 21 y Angel, 6

Teléfono 1-21-60

SAN SEBASTIÁN

OROIMENAK - RECUERDOS

7 DE SEPTIEMBRE DE 1890

4 MILLAS

	Tiempo invertido
1. ^o —Carriño, Karrii.....	22,26
2. ^o —Elcano, Valenciaga.....	22,32
3. ^o —Orio, Olaizola.....	22,42
4. ^o —Invencible, Txorrolo.....	22,50
5. ^o —San Pedro, Inda.....	24,

8 DE SEPTIEMBRE DE 1891

4 MILLAS

1. ^o —Ibar-azala, Kiriko.....	21,34
2. ^o —Elcano, Valenciaga.....	22,3
3. ^o —M. ^a Cristina, Jauregui.....	22,49
4. ^o —Julio, Arizmendi.....	23,15

1892

1.^o SERIE

1. ^o —Amigos, Kiriko.....	24,25
2. ^o —Golondrina.....	25
3. ^o —Ifiorik uai ez dubena.....	26

2.^o SERIE

1. ^o —Guipuzcoana.....	26,4
2. ^o —N. S. de Lourdes.....	26,40

1894

(Dos vueltas dentro de la Concha)

1. ^o —Amigos, Kiriko.....	14,38
2. ^o —Donostiarra, Silva.....	14,44
3. ^o —Lezo, Ituriza.....	15,24
4. ^o —N. S. de la Paz, Arizmendi.....	15,32

1895

1. ^o —N. S. de la Paz, Arregui.....	22,2
2. ^o —Esperanza, Arrieta.....	22,28
3. ^o —San Telmo, Manuel Olaizola.....	22,54
4. ^o —Santa Cruz, Zaundegui.....	22,56
5. ^o —San José, de Orio, Mitxelena.....	23,47

1896

Se corre la regata en dos series.

1. ^o —Esperanza, de Guetaria.....	21,57
2. ^o —Ver y creer, de Pasajes.....	22,13
3. ^o —San José, de Orio.....	22,23

1. ^o —Aerolito, de San Sebastián.....	22,9
2. ^o —Santa Ana.....	22,37
3. ^o —Josefita.....	22,56

REGATA DE HONOR

1. ^o —Esperanza, de Guetaria.....	22
2. ^o —Aerolito, de Donostia.....	22,47

1897

1. ^o —Moñoño, de San Pedro, Korta.....	22,41
2. ^o —Ver y creer, Pasajes de San Juan.....	23,12
3. ^o —María Esperanza.....	23,43

1. ^o —Ramón y Saturnina, de San Sebastián.....	22,26
2. ^o —Agustina, Izaguirre.....	22,41
3. ^o —N. S. del Pilar.....	23

REGATA DE HONOR

No se presentó Moñoño. El Jurado concedió la bandera y 500 pesetas a Ramón y Saturnina, de Donostia.

1898

1. ^o —Flora, de Ondárroa, Beitia.....	21,24
2. ^o —Ramón y Saturnina, San Pedro, Korta.....	21,42
3. ^o —San Antonio, de Guetaria, Cabañas.....	22,8

1. ^o —Agueda, Ureezherrueta, de San Sebastián.....	21,43
2. ^o —Santa Ana.....	22,23
3. ^o —N. S. de la Paz, Silva.....	22,32
4. ^o —Esperanza, Irlkiza.....	23

REGATA DE HONOR

1. ^o —Flora, de Ondárroa.....	21,7
2. ^o —Agueda, de Donostia.....	21,34

1899

1. ^o —Ver y creer, de San Pedro, Iturralde.....	22,38
2. ^o —Patriarca de Asís, San Juan, Labou.....	22,49
3. ^o —Agueda, de Orio, Atxa.....	23,5

1. ^o —San Francisco de Asís, Silva, de San Sebastián.....	22,5
2. ^o —Donostiarra, José Aguirre.....	22,43
3. ^o —Aerolito, Tiburcio Egubén.....	23,35
4. ^o —Santa Ana, C. Mejías.....	24,16

REGATA DE HONOR

1. ^o —Ver y creer, de San Pedro.....	21,39
2. ^o —San Francisco de Asís.....	21,52

1901

1. ^o —San Antonio, Orio, Olaizola.....	21,18
2. ^o —Lersundi, Pasajes de San Pedro.....	21,35
3. ^o —Ramón y Saturnina, San Juan.....	21,38
1. ^o —San José, Luis Karrii, San Sebastián.....	21,55
2. ^o —Corazón de Jesús, Salavarría, San Sebastián.....	21,57
3. ^o —A la ventura, Lersundi.....	22,19

REGATA DE HONOR

1. ^o —E-3 de Orio, con la trainera Lersundi, de Pasajes.....	21,19
2. ^o —Los donostiarras con San José.....	21,36

1909

1. ^o —Virgen del Mar, de Orio.....	21,7
2. ^o —Nacimiento de Jesús, San Pedro.....	21,36
3. ^o —Dolores, Guetaria.....	21,40

1. ^o —Trainera tripulada por los viejos de San Sebastián.....	22
2. ^o —Trainera tripulada por los jóvenes de San Sebastián.....	22,26

REGATA DE HONOR

1. ^o —Virgen del Mar, de Orio.....	21,22
2. ^o —Tripulación de los viejos de Donosti.....	21,52

1910

1. ^o —Orio, Virgen del Mar.....	20,42
2. ^o —San Pedro.....	21

REGATA DE HONOR

Desde este año se juega la regata de honor cambiando las lanchas las dos tripulaciones vencedoras y se suman los tiempos de los dos días.

1. ^o —Tripulación de Pasajes, con la trainera de Orio.....	21,17
2. ^o —Tripulación de Orio, con la trainera de Pasajes.....	21,19

TRIUNFA ORO

8 DE SEPTIEMBRE DE 1911 4 MILLAS

1. ^o —Virgen del Mar, Orio, Olaizola.....	28,39
2. ^o —Guipuzcoana, Guetaria.....	31,18
3. ^o —N. S. del Carmen, Donostia, Vaqueriza.....	32,60

REGATA DE HONOR

Enfermos dos remeros de Guetaria, el Jurado admite la sustitución, Orio protesta y no se presenta. Corren solo los de Guetaria y hacen el recorrido en 31,18. (Se les adjudica la bandera).

1915

1. ^o —Muskarra, de Pasajes de San Juan.....	21,55
2. ^o —Luis Esperanza, S. S., Vaqueriza.....	21,56
3. ^o —Virgen del Mar, Orio.....	22,6
4. ^o —Pasajes de San Pedro.....	22,30

REGATA DE HONOR

1. ^o —Tripulación donostiarra, en la Muskarra.....	22,42
2. ^o —Tripulación de San Juan, en la Luis Esperanza.....	22,57

TRIUNFAN LOS DONOSTIARRAS

1916

Se corre la regata en dos series. En la primera toman parte las lanchas de Donostia, Guetaria y Pasajes (San Pedro) y en la segunda las de Orio, Zarauz y Pasajes (San Juan).

1. ^o —San Nicolás, de Orio.....	19,59
2. ^o —Club Marítimo donostiarra, Vaqueriza.....	20,15
3. ^o —Elcano, de Guetaria.....	20,17
4. ^o —San Antonio, de Zarauz.....	20,19
5. ^o —Sampedrotarra, San Pedro.....	20,23
6. ^o —Golondrina, Guetaria.....	20,27
7. ^o —San José, San Juan.....	20,30

REGATA DE HONOR

1. ^o —Tripulación de Orio, Club Marítimo.....	21,13
2. ^o —Tripulación de Donostia, San Nicolás.....	21,40

TRIUNFA ORO

1917

1. ^o —Sampedrotarra, San Pedro.....	19,51
2. ^o —San José, San Juan.....	20,4
3. ^o —Club Marítimo donostiarra.....	20,52

REGATA DE HONOR

1. ^o —Tripulación de Pasajes San Pedro, con la San José.....	21,37
2. ^o —Tripulación Pasajes de San Juan, con la Sampedrotarra.....	21,42

TRIUNFA PASAJES SAN PEDRO

1918

(Guetaria aborda a San Sebastián en el viraje)

1.º—San Antonio, de Zarauz, Laserna.....	20,4
2.º—Koruko Amabirjiña, Kiriko.....	20,14
3.º—Elcano, de Guetaria, Manterola.....	20,17
4.º—Pasajes Ancho.....	20,30

REGATA DE HONOR

Tripulación donostiarra, con la San Antonio.
Tripulación de Zarauz, con la Koruko Amabirjiña.

TRIUNFAN LOS DONOSTIARRAS

1919

(Los donostiarra rompen un remo al salir)

1.º—San Nicolás, de Orio.....	19,44
2.º—Sampeditarra, de Pasajes.....	19,56
3.º—Nra. Sra. del Carmen, de San Sebastián, Kiriko.....	20,4

REGATA DE HONOR

(La embarcación tripulada por los de Orio hace agua)

1.º—Tripulación de Pasajes de San Pedro, con San Nicolás..	19,45
2.º—Tripulación de Orio, con la Sampeditarra.....	19,49

TRIUNFA ORO

El tiempo 19,44 establecido por éstos en la primera regata de este año, constituye el record o marca actual para la distancia de tres millas y media.

1920

1.º—San Juan de Pasajes de San Juan, Francisco Laboa....	20,12 1/2
2.º—Nra. Sra. del Carmen, de San Sebastián, Kiriko.....	20,22 1/2
3.º—San Nicolás, de Santurce, Munxuri.....	20,39
4.º—Ama Guadalupekoa, Fuenterrabia.....	21,13
5.º—San Telmo de Zumaya.....	21,13

REGATA DE HONOR

No se presentaron los de Pasajes, por no atender a la protesta elevada contra Kiriko, por entrar en la baliza contraria, falta esta del jurado al olvidar la retirada de una baliza que sobra.

Corrió solamente la «San Juan» patronada por Kiriko que hizo el recorrido en 19,45.

1921

1.º—San Nicolás, de Orio, por Tiburcio Marticorena.....	20,16 1/2
2.º—La Unión, de Pasajes S. Juan y S. Pedro, Manuel Arrillaga	20,32 1/2
3.º—Nra. Sra. del Carmen, S. Sebastián, Sotero Vaqueriza	20,36 1/2
4.º—Cantabria, de Guetaria, por Segundo Uranga.....	20,44
5.º—Jel, de Zumaya, por José Aldalur.....	21,20 1/2
6.º—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, Ramón Lecuona....	21,29
7.º—Lagun ederrak, de Pasajes Ancho, Julio Elizalde.....	21,55

REGATA DE HONOR

1.º—San Nicolás, por la tripulación de Pasajes.....	20,6 1/2
2.º—La Unión, por la tripulación de Orio.....	20,23 1/2

CONSOLACIÓN

1.º—Cantabria, con remeros de San Sebastián.....	19,55 1/2
2.º—Nra. Sra. del Carmen, con remeros de Guetaria.....	20,12 1/2

1922

REGATA ELCANO

1.º—Elcano, de Guetaria, por Bartolomé Uranga.....	20,7
2.º—Nra. Sra. del Carmen, San Sebastián, Soterocho....	20,16 1/2
3.º—La Unión, de Pasajes S. Juan y S. Pedro, Arrillaga....	20,16 1/2
4.º—San Jorge, de Santurce, por Daniel Obregón.....	20,31
5.º—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, por Pedro González	20,34 1/2
6.º—Club Marítimo Donostiarra, S. S., por Shumay.....	21,6 1/2
7.º—Jel, de Zumaya, por Vicente Gómez.....	21,24 1/2

DESEMPATE

1.º—La Unión, de Pasajes.....	19,27 1/2
2.º—Nra. Sra. del Carmen, de San San Sebastián.....	19,36 1/2

La lucha fué emocionante. Hubo una protesta de San Sebastián antes de la salida, lo que dió motivo a la descalificación de Pasajes por haber introducido éste gente nueva en su embarcación y no atender al jurado en sus decisiones.

REGATA DE HONOR

1.º—Elcano, con remeros donostiarra.....	19,31 1/2
2.º—Nra. Sra. del Carmen, con remeros de Guetaria.....	19,45

CONSOLACIÓN

1.º—Santurce.....	19,31 record
2.º—Fuenterrabia.....	20,6 1/2

1923

1.º—San Nicolás, de Orio, por Antonio M. Uranga.....	19,43
2.º—Donostiarra, de San Sebastián, por Soterocho.....	19,44 1/2
3.º—San Juan, de Pasajes de San Juan, por F. Laboa.....	19,53 1/2
4.º—Guetariara, de Guetaria, por Bartolomé Uranga....	20,00 1/2
5.º—Josechu, de Bermeo, por Valentín Laguno.....	20,31 1/2

REGATA DE HONOR

1.º—Donostiarra, con remeros de Orio.....	19,20 1/2
2.º—San Nicolás, con remeros de San Sebastián.....	19,28 1/2

CONSOLACIÓN

1.º—Guetariarra, con remeros de Pasajes.....	19,17 record
2.º—San Juan, con remeros de Guetaria.....	20,5 1/2

1924

1.º—Donostiarra, por Domingo de la Hoz.....	19,58 1/2
2.º—Juanita, de Pasajes de San Juan.....	20,26 1/2
3.º—Aita-Sanpedrokua de Pasajes de San Pedro.....	20,55 1/2

REGATA DE HONOR

1.º—Pasajes de San Juan, con la Donostiarra.....	20,3
2.º—San Sebastián, con la Juanita.....	20,20 1/2

1925

1.º—San Nicolás de Orio, por Uranga.....	19,56
2.º—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, por Aguirre.....	20,3 1/2
3.º—Donostiarra, por Soterocho.....	20,14 1/2
4.º—La Unión, de Pasajes de San Juan, por Laboa.....	20,17 1/2
5.º—Cuba, de Santofia, Carreras.....	21,5 1/2

REGATA DE HONOR

1.º—Orio, con la Ondarrabitarra.....	20,25 1/2
2.º—Fuenterrabia, con la San Nicolás.....	20,42 1/2

1926

En dos series.

1.º GRUPO

1.º—Antigua-ko Ama n.º 1, de Ondárroa, por J. Bta. Beitia.	19,32
2.º—Sanjuandarra, de Pasajes, por Francisco Laboa.....	19,41 1/2
3.º—Ondarrabitarra, de Fuenterrabia, por Román Aguirre.	19,50 1/2
4.º—Donostiarra, de S. Sebastián por Domingo de la Hoz.	19,53 1/2

2.º GRUPO

5.º—Virgen del Mar, de Fuenterrabia, por Manuel Goicoechea.	19,57 1/2
6.º—Antiguoko-Ama, n.º 2 de Ondárroa, por José M. Baienciaga	20,24 1/2
7.º—Virgen de la Guía, de Portugalete, León Aureliano Gutierrez.	20,53 1/2

El orden de los grupos coincidió con el de llegada

REGATA DE HONOR

1.º—Sanjuandarra, por Juan Bautista Beitia.....	21,3 1/2
2.º—Antigua'ko Ama, por Francisco Laboa.....	21,20 1/2

1927

1.º GRUPO

1.º—Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabia, por Román Aguirre	20,23
2.º—Santa María, Ciervana, por Plácido Aramburu.....	20,36
3.º—Moderna Orio, de San Sebastián, por Marcial Alvarez	20,41 1/2

2.º GRUPO

1.º—Aita-Sanpedrokua, de San Pedro, por M. Arrillaga....	20,1 1/2
2.º—Sanjuandarra, de San Juan, por Tomás Guereño.....	20,22 1/2
3.º—Mutiozabal, de Santurce, por José Iriarte.....	20,27 1/2

REGATA DE HONOR

1.º—San Pedro, con la Sanjuandarra.....	20,22 1/2
2.º—San Juan, con Aita-Sanpedrokua.....	21,13

31



PRIMERA FERIA DE INDUSTRIAS DEL MAR SAN SEBASTIÁN



del 5 al 20 de Septiembre



Gran manifestación industrial que se celebrará bajo el Patronato del Gobierno de S. M., la Excma. Diputación de Guipúzcoa y el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián.

Participan las más acreditadas factorías nacionales y extranjeras.

En los días comprendidos entre el 6 y 14 de SEPTIEMBRE, se reunirá un "GRAN CONGRESO DE PESCA" organizado por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca y la Confederación Nacional de Pósitos Marítimos.



“ Bishigu preshkoa, bis higu...”

En esta época, cuando en las fiestas de la Navidad y del Año Nuevo preparamos con fruición un tanto pantagruélica, nuestros «mennes» para las cenas de la Nochebuena y la Noche Vieja, nuestro «Gabon» y «Gabon-zar» hacemos que figure en ellos el plato tradicional de pescado: el besugo, clásico regalo del Cantábrico que consiguió llegar y hacerse esperar en el corazón de España para los acontecimientos gastronómicos de esas noches. Pero desde hace unos años a esta parte, al llegar esta época hacemos la misma consideración: el besugo va perdiendo mucho de su tradicionalismo y de su clasicismo a causa, principalmente, de los precios a que se cotiza, y para nosotros, los hombres de costa, porque ya no se captura como en aquellos tiempos que no han de volver.

En efecto, la costera del besugo, comprendida «oficialmente» entre la Santa Catalina y la Candelaria, no se practica. Ahora, en pleno Agosto comemos besugo, y este pescado en la fiesta de la Patrona de Donostia nos parece tan fuera de lugar como la Nochebuena con 25° de temperatura, tomando helado en la terraza de un café y oyendo a la Banda Municipal interpretar «La Verbena de la Paloma» en el kiosco del Boulevard.

La pesca del besugo «a la corda» va desapareciendo. Hasta hace pocos años todavía, llegada esta época se observaba extraordinaria animación en el puerto de pescadores. Ya para el mes de Octubre, en las rampas de «Cai-arriba» los calafateros trabajaban arduosamente para cumplir los compromisos adquiridos y dejar en condiciones los «zagakos», las lanchas de cubierta que habían de utilizarse en la pesca del besugo. En el barrio de la Jarana y en la actual calle de Mari, los «sotos» estaban abarrotados de carnada, Pescadores de Motrico, Ondárroa y otros puertos de nuestra costa solicitaban puestos de tripulantes («tostartia») en los «zagakos» o en los vaporcitos.

En los corrillos de «arrantzales» se iban anunciando las embarcaciones de tal o cual puerto que habían emprendido ya la costera y se sabían las piezas que en su primer viaje habían cobrado. Esto animaba grandemente a los pescadores que permanecían aun en tierra esperando las noticias de los «exploradores», noticias que si eran buenas hacían que todos se apresurasen a emprender la costera.

Los vapores que durante el verano, en aquellos años, se dedicaban a la pesca de arrastre, tales como los «Mamelenas» números 2 ó 7, los de Erquicia, «Elcano», «Urdaneta», «Legazpi», que luego pasaron a ser propiedad de la firma «Otermín y Compañía», quedaban en puerto para reparación, pequeña casi siempre, y emprendían también la pesca del besugo, pero utilizando los mismos artes que los pesqueros pequeños, «zagakos» y vaporcitos.

Iniciada la costera del besugo por la flotilla de arrastre, de puerto salían los vapores remolcando cada uno de ellos cinco o seis lanchas zagueras, cuyos tripulantes navegaban en el vapor hasta llegar a las calas. Una vez «tomados» los sondeos, cada hombre saltaba a su respectiva zaguera y tomaba su rumbo para llegar a lugar propicio para soltar los aparejos.

Veces, y muchas, hubo en que para encontrar calas más profundas; hubieron los zagueros de remar hasta cinco y seis millas del vapor. Llegados al lugar elegido y hecho nuevamente el sondeo, lanzaban al mar sus «tresas» de las cuales cincuenta formaban una «corda» con una extensión aproximada de milla y media.

Cada zaguero llevaba un aparejo que iba amarrado con cordeles, dejando a flor de agua las boyas («kolubisak»), y para evitar que al soltarse alguna boya fuese llevado el aparejo a la deriva o que se hundiese por haberse reventado a causa del peso de la pesca, uno de los tripulantes tomaba el cordel en una mano y esperaba sentir el tirón característico de la «picada», por lo que llamaban a esa actitud expectante «sentoketan».

Entonces se producía el espectáculo más curioso para todos. Uno de los observadores «pesaba» ya la pesca que colgaba de las «tresas» sumergidas y rompía el silencio de todos

— Emen baziandek, amar.

Otro respondía pulsando su boga:

— Irurogei, bai-etz, naiduenai.....

Vieja costumbre y muy arraigada. Jugaban al azar entre ellos la sidra que habían de beberse al saltar a tierra, apostando, sin verlos, quien tenía más besugos pescados en sus «tresas» aun ocultas bajo el agua. Y como ocurre en otros juegos, siempre había alguno que salía ganando: el que apostaba en contra del que retaba, porque si sacaban más besugos que los anunciados, perdía la apuesta, pero ganaba en la parte que le correspondía, porque la pesca era buena.

Terminada la pesca, cada zaguero esperaba a su vapor con una señal visible para que fuera a recogerlo. Y cuando regresaban al puerto daba alegría ver la excelente pesca que, en gran cantidad traía cada zaguero.

Al llegar al puerto y desembarcada la pesca, asistíamos a otro curioso espectáculo: la distribución por suerte rigurosa de la pesca

BAR-RESTAURANT

de

Ntra. Señora del Carmen

PROPIETARIO M. FERNANDEZ

DESPACHO DE VINOS, CAFÉ Y LICORES

DE LAS MEJORES MARCAS

Puerto. 23 (esquina a la de Mari) SAN SEBASTIAN

separada para la tripulación. Tantas porciones de pescado se hacían como hombres contaba la tripulación, más otra porción para el «sotoko-aitona», el guarda del soto, que siempre era un viejo lobo de mar. El patrón señalaba una de las porciones y el más joven, casi siempre, con la cara oculta con un brazo y vuelto de espaldas, respondía a la pregunta del patrón:

— ¿Zeinentzat? (¿Para quién?).

— ¡Pello-txiqi, o el nombre que se le ocurría, de alguno de la tripulación, respondía, y la mujer del nombrado recogía su «arrantzarre», consistente casi siempre en dos besugos y la «arrai-zakarra», pesta de intrusos que habían picado en los anzuelos puestos para los besugos y que no eran despreciables: «lochas», chicharros, «colayos», «crabas» y a veces merluzas, aunque estas no formaban la «arrai-zakarra».

La pesca del besugo ya no se practica. De San Sebastián, de Pasajes ni de Fuenterrabía ninguna embarcación se dedica a esa pesca. De Guetaria, de Motrico, de Ondárroa, de Lequitió y de Bermeo algunas salen al besugo; pero no compensan los resultados al esfuerzo realizado. Muchas fatigas posan para responder a los gastos que la costera les proporciona por la carnada y aparejos, y el besugo no pasa ya por el Cantábrico en grandes bancos como si fuera sardina o anchoa. Han emigrado esos peces o han sido destruidos, pero lo cierto es que no hay besugo y el que comemos en la Nochebuena o en la Noche Vieja tiene «marcado acento gallego».

PESCADORES Y LABRADORES

El marino y el pescador son una parte representativa de nuestra raza, raza del litoral montañoso, seca e inabordable como sus cantiles para el que la desconoce, acogedora como sus sosegadas rías para el que se aventura a adentrarse en ellas.

El terreno desnivelado del suelo de la región, las lluvias perennes de su clima norteño hacen, si no imposible, dificultoso la agricultura en las laderas empinadas de sus montes y en las riberas con frecuencia anegadas y arrasadas por las riadas.

Hay una ley de geografía humana que dice que se dedican con preferencia a la pesca aquellos pueblos a los que la agricultura resulta inútil o imposible a causa del clima. Esta es una de las razones por la que el vasco es pescador: su agricultura es cultivo de sacrificio.

Sus bosques eran refugio de abundante caza, sus montes, siempre esmaltados de verde hierba, eran lugares propicios para la caza y el pastoreo. Las aguas de los ríos y del cercano mar abundaban en peces. Caza y pesca, peligrosas faenas, fueron labores de hombres. Al pastoreo tranquilo e idílico, se dedicaron las mujeres, que después, evolucionando, labraron la tierra.

Este reparto de atribuciones entre los sexos es tan natural que actualmente perdura aún en algunas sociedades litorales civilizadas en Bretaña. Es el paso obligado de la pesca a la agricultura, en todos los estadios.

El vasco del litoral ha pasado por estas primitivas civilizaciones. Hasta hace algunos años vivió en el barrio del Antiguo un viejo «arrantzale» que recordaba aquella doble vida de labrador y pescador.

Si contemplamos el término de San Sebastián, observaremos que partiendo del casco de la población se extienden dos llanuras hacia el interior del territorio que la circunda. Una de ellas formada por la ribera del Urumea y la otra por las del río Gorga que linda con la carretera de Lasarte hasta su nacimiento en las proximidades de Añorga. Son riberas formadas por terrenos de aluvión. Antaño, en lugar de estas tierras el mar se extendía en bastante mayor superficie de la que presenta. Aguas arriba del Urumea fueron famosos hasta el siglo XVI los astilleros del Ergobia, el primer vado en el río, lo que indica el caudal de aguas hasta aquel lugar. El barrio del Puerto, en Hernani, es aún conocido con este nombre. El istmo de arena, el tómbolo, sobre el que se asienta el San Sebastián actual, no existía; las olas cruzaban de Ulía a Igueldo, sin hallar más obstáculo a su paso que dos islas: la actual de Santa Clara y la que formaba el hoy llamado Monte Urgull.

La población principal estaba situada en el partido de Artigas, hoy barrios de Amara y Lugáriz. Otro núcleo de población radicaba en las faldas meridionales de Igueldo, donde aún existe hoy el caserío «Portu Etxe», la casa del puerto. Y es probable que otro no menos importante, centro habitado, fuese el refugiado por razones de las ventajas defensivas de

la insularidad, se extendiese en la vertiente sur del Monte Urgull, germen del San Sebastián actual.

Puede dar una idea aproximada de la época en que colocamos esta descripción, el saber que ya en el año de 1014 este tercer núcleo de población, llamado Izurum contaba con dos parroquias: Santa María y San Vicente.

Los labradores-pescadores dedicaban los días en que el mar permitía sus afanes, a la captura de peces. En días de temporal o de galerna, eran labradores. Esta pesca ejerce en las sociedades que la practican una notable influencia de cultura, al impedir a los individuos a alejarse de la orilla para dedicarse a la pesca en alta mar. De ello nace la navegación. Elcano, Legazpi, Oquendo, Churruca y tantos otros más son consecuencia directa de aquellos humildes pescadores que tendían en el mar sus primitivos aparejos en tanto que las mujeres labraban la tierra. La pesca del mure o púrpura hizo de los fenicios los amos del Mar Interno, la pesca del Báltico fué el origen de la Liga Anseática.

Al extenderse la población de San Sebastián por el istmo naciente, se encerró en un recinto de murallas. La prohibición de franquearlas, desde el toque de queda hasta el de alborada, dificultaba la labor de los pescadores que moraban dentro de las murallas y que no podían retirar sus aparejos antes del alba.

Por ello se decidió formar extramuros de la población un barrio junto al puerto. Gracias al decidido apoyo prestado por el entonces ministro de la Guerra, general Lersundi, se logró, a mediados del pasado siglo, derogar la ley que existía prohibiendo la edificación en los terrenos del muelle. Así surgió el hoy llamado Barrio de la Jarana. Este fué un paso que cambió por completo la modalidad del pescador donostiarra especializándolo en sus tareas.

Las sucesivas modificaciones sufridas por la manera de ser de nuestros «arrantzales», no son ya de la historia pasada. Las memorias de los cuatro viejos donostiarras, son a no dudar, registro de ellos.

T. de I.

Casa Eizaguirre

Siempre Novedades

Artículos de Caballero

Camisería, Corbatas, Sastrería

Artículos de Sport

Fuenterrabía, 2 y Easo, 15 Teléfono 1-27-66

SAN SEBASTIÁN

PASANDO EL RATO

NOS COMPLACE LA IDEA

Y lo recalcamos con todo entusiasmo. Sí, señor, estamos con Vd.

Una conocidísima y respetable persona nos indica que debiéramos proponer con las formalidades de rigor, que el barrio del Muelle y la calle del Campanario llevaran en adelante los nombres de «Barrio de Luis Carril» y calle de «Francisco Zubiaurre (Kiriko)» respectivamente, en memoria de las dos personalidades marinas tan populares en San Sebastián.

Y añade: Son calles éstas, cuyos nombres—«Barrio de la Jarana» y «calle del Campanario»—no tienen razón de ser.

Bien, muy bien. A nosotros nos parece feliz la idea.

Ahora que nosotros no estamos en la casa grande, y es allí donde debiera haberse ingeniado alguno. No faltará, sin embargo, quien recoja con entusiasmo.

LOS BAÑISTAS PRIVILEGIADOS

Recibimos la siguiente carta abierta:

Sr. Director de la revista «Ciaboga»

Presente

Muy Sr. mío: Presumo que la hermosa revista que Vd. tan dignamente dirige, no dejará de aparecer una vez más. Y aprovechando esa ocasión me he permitido escribirles para su publicación, algo que merece la pena de que aparezca en letras de molde.

Desde luego agradezco de antemano su amabilidad, y quedo de Vd. muy atto. y s. s.

D. B. A.

A propósito de la prohibición de los baños en la Isla de Santa Clara, se nos antoja suponer que no existe razón alguna que merezca la pena de tomar en consideración.

Acaso la más razonable sea la de los alquiladores de trajes que se quejaban de la falta de bañistas en las cabinas.....

Pero sacar a relucir el pudor de Fulanita y Menganita porque un grupo de bañistas de la isla estén tumbados recibiendo los rayos solares, no es bastante para prohibir el bañarse en el muelle de tan apartado y soleado lugar.

Y señalar un punto tan peligroso como las rocas de la parte S. E. para «Zona de baños», es aún más descabellado. Día llegará en que las lamentaciones por cualquier desgracia nos den la razón.

En cambio ¿por qué ese privilegio para los «niños polos» que se bañan al pié del Casino?

¿Es que a la isla va más gente que a Alderdi-Eder? ¿También en esto se hace cuestión de indumentaria?

¿Pero no estamos todos en paños semi-menores?

TRITON

N. DE LA R.—Amigo Tritón: No ha sido posible publicar toda su misiva porque se ha enrojado el molde. Hemos tenido que emplear la tijera.

Se ha sonrojado de pudor.

Para decir que los niños privilegiados enseñan sus lindos cuerpos yodados al pié del Casino, no es necesari-

rio mentar a ninguna muchacha. Muchas se habrán descolorido si Vd. quiere, pero a veces resulta más «peligroso» el gabarrón azul de enfrente que Vd. nos señala con el índice.

Baje Vd. ese dedo.

EL ASUNTO ES MUY SERIO

No; referimos al de los impuestos a la exportación de pescado.

Los hay que se están poniendo las botas sin pago alguno. No faltan quienes acusan una fabulosa importancia en sus compras, arriba en la subasta, y figura en la lista de los negociantes modestos. ¡Qué graciosos!

Y mientras, los otros, los que honradamente trabajan con verdadera modestia, confiados en un régimen provincial severo, sufren las consecuencias de los que tan constantemente se «equivocan» de declarar exactamente las cantidades que exportan.

Sería curioso confrontar con las relaciones de compras. ¡Qué lío se armaba!

La Diputación, el Ayuntamiento, quien sea: Un poco de atención para sancionar estas irregularidades.

Siquiera un vistazo al importante asunto del pescado.

EL CARTEL DE REGATAS DE 1928

Mejor diríamos el pastel de 1928. Porque eso más bien parece un hojaldre.

Pero ¿qué es eso? ¿un hombre con una escoba? ¿Y qué hace? ¿Espaldear? ¿Patronear? ¿Remar?.

Nadie sabe lo que hace, porque todo está muy mal hecho y peor interpretado. Señores que birra.

Y que eso se reparta por la costa Cantábrica..... ¿Qué van a decir por ahí?

«PENITENSIA»

—Tu «Inashio» ¿no te acuerdas de Dios en este transe?

—«Tamién» de San Seledonio y San Blas.

—¡Que «mendeval»! a pique o así vamos.

—Penitensia que haser teníamos y acaso acordar se harían.

—Con garbantzos en botas voy al ermita mañana... si vivo.

—¿A pié?

—Andando...

—¡Ay Inashio!

—¿Que?

—Tengo babas.

—¿Babas? Eso es trampa... Barbantzos hay dicho.

—Babas en pies, hombre.

—¿Cansau estás o que?

—¡Brrrrrrrrrrr! ¡ay! ¡aaaaayyyy!

—Alimo, hombre, álimo... Yo no siento nada, nada.

—¿Nada, nada?

—Nada, nada.

—¿De ande has cogido los barbantzos, pues?

—¿Yo? Del puchero, cosidos.



IMPRESA Y ENCUADERNACION

IMPRESION DE OBRAS, REVISTAS Y TODA CLASE DE TRABAJOS A UNA Y VARIAS TINTAS

MODELACION PARA AYUNTAMIENTOS,
JUZGADOS Y ALHONDIGAS

OBJETOS DE ESCRITORIO



LEONARDO ZUNZUNEGUI



TELÉFONO, 62

BEASAIN

(GUIPÚZCOA)

