

CEJABOGA

Año XIV

2 ptas.



Café - Bar

"OLIDEN"

*El café "cosquero" por excelencia - Visitado por los auténticos donostiarras
El lugar más céntrico de la Bella Easo - Géneros de las mejores marcas*

Alameda de G. Sotelo 5

SAN SEBASTIAN

Teléfono número 1-40-15



POLVOS higiénicos CALBER

los únicos
eficaces en
la higiene
del pequeño

LA MARAVILLA

Helados de corte

FRESER

Al tomar su helado, solicite
siempre esta MARCA así como el
delicioso BOMBON creación de esta Casa
SUCURSALES EN BILBAO Y VITORIA

CASA CENTRAL: Peñaflores, 14 - SAN SEBASTIAN

ALMACEN DE VINOS,
LICORES Y VERMUTS

SERVICIO A DOMICILIO

BODEGAS MUGICA

Depósito para Guipúzcoa del Vermut "IREOS" de Valladolid
y Bodegas "LAS VERAS" de Fuenmayor (Rioja)

Usandizaga, 15

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-33-40

BANCO DE San Sebastián

FEDERADO CON EL
BANCO HISPANO AMERICANO

Capital 20.000.000 de ptas.

(Totalmente desembolsado)

Reservas 7.332.000 ptas.

Oficina Central

Avenida de España, número 19

Agencia Urbana - Barrio de Gros

Calle SEGUNDO ESNAOLA, 16

SUCURSALES Y AGENCIAS

Areneta, Aspetta, Bexian, Elkar,
Elizondo, Irún, Oñate, Pasajes, Ren-
teria, Vergara, Tolosa, Villafraña,
Ataun, Zumárraga, Zumaya, Alegria,
Zarautz, Urduliz, Euzkadi, Mon-
dragon, Segura y Estorona.

Nueva Unión Vidriera

JOSE ECHEVESTE Y COMP.

Almacén de vidrios planos impresos,
estriados, baldosas, prismáticos, payés,
etc. Tuberías de hierro forjado para
agua, gas y vapor. Grifería. Hierro fun-
dido. Pizarra para cubiertas. Artículos
para saneamiento. Chapas de hierro,
zinc y plomo, y todo lo concerniente
a los hojalateros y vidrieros.

LA CASA MAS IMPORTANTE EN LOS
ARTICULOS QUE SE DETALLAN

OFICINAS Y ALMACENES:

Hermanos Iurrino, 7 y Vergara, 17 y 19
Telfonos: Oficinas 10345 - Almacenes 12233

Apartado 114

SAN SEBASTIAN

BERROCAL

REGISTRADORAS
BALANZAS
REPARACIONES

VERGARA, 6 - TELEFONO 1-43-94

SAN SEBASTIAN

El Otoño, el puerto y nuestros "arrantzales"

Preciso es que nos vayamos acostumbrando a no interpretar el Otoño como algo decadente que se va...

"Azoria", de su caminar por los minúsculos lugares del panorama castellano, nos trae unas bellas y limpias estampas, aunque anesadas y sin afán renovador.

Machado, al cantar las orillas del Duero, moja su pluma en tintas excesivamente pesimistas.

Cuanto ambos ilustres escritores atribuyen al Otoño en general, no res, no puede resar con San Sebastián, a cuyos incomparablemente hermosos días de verano suceden, en este mes nuevo, los magníficos días otoñales.

Afortunadamente, ya Pierre Loti y J. M. Salaverría nos legaron bellísimas páginas acerca de los días donostiarras de viento Sur.

Bien quisiera yo, también describiélos; pero, aunque hiciérais con el mayor de los gustos, temo no hallar en mi pluma la adecuada capacidad para recoger y reflejar toda su poética belleza.

Antaño, en estos atardeceres de Otoño, solía percibirse, por los viejos barrios de San Martín y el Antiguo, a alrededor de ambos, el eco de la típica "chalaparta", especial manera que para llamarse entre sí tenían los colonos de los diversos caseríos, a fin de prestarse recíproca ayuda en la labor de trituración de la manzana para la elaboración de la sidra, sabroso néctar predilecto de los donostiarras.

Pero ya hoy no se oye aquel original "tin-tan", pausado y rítmico, de los antiguos caseríos. Con él se fué una nota de color de nuestros viejas costumbres. Nos consolamos pensando que lo que perdíamos de tipismo lo ganamos en progreso. Es ley de los tiempos ante la que nos hemos de inclinar por fuerza...

Paseando por la famosa y pintoresca "Punta del Muelle", en uno de estos anocheceres ideales del Otoño donostiarra, contemplaba a mi placer las embarcaciones que con maderos solían venir de Galicia.



Tipo clásico de pescador donostiarra

FOTO: ARRIAGA

En esto, hirió mis oídos una voz infantil que cantaba. Me acerqué cuanto pude al vapor de donde la dulce tonada procedía. Y quedé extasiado escuchando al pequeño grumete que cantaba con verdadero gusto alres de su lejana tierra...

Medio desnudo, el muchacho, ajeno a mi presencia, seguía cantando, al tiempo que preparaba un modesto condimento para él y sus compañeros de tripulación. Seguramente añoraría el verdor de sus dulces prados, con la blanca casita paterna medio oculta entre ellos. Otro marinero algo mayor acompañaba al primero con un acordeón.

Un amigo llegó a interrumpirme.

—¡Silencio! ¡Chist-chist!... —le dije, llevando el índice a la boca.—Déjame escuchar el canto maravilloso y evocador de ese marinerito... Recordando en aquellos felices momentos la conocida alborada de la popular zarzuela "El señor Joaquín" yo le seguí oyendo, embelesado...

En la Punta del Muelle, mi paseo favorito, he llegado a aprender, sin lugar a dudas, que el instrumento musical nostálgico por excelencia es el acordeón...

Atardeceres de Otoño de 189... Nidos de recuerdos, ante cuya evocación renacen y avivan viejas impresiones que guarda el alma. Los pescadores—ambas manos en el bolsillo del pantalón—caminan con aire pensativo, indiferente a cuanto les rodea.

Se pierden en la lejanía el sonido de las campanas de Santa María, la Ederra, en vísperas de las fiestas mayores de Donostia.

El fornido remero ya no baja al puerto con su remo al hombro. Ya no hay remos ni trineiros para la pesca. Acaso un bote para pescar verdelet, doncellas o crabas. El motor y el vapor lo han cambiado todo.

Nuestros "arrantzales", acostumbrados a mirar cara a cara a la muerte, tienen normalmente un acendrado espíritu religioso. Acérquese al puerto el curioso lector, y podrá ver el nombre que llevan todas las embarcaciones, especialmente las llamadas de altura; he aquí algunos: "Ama Korukua", "Virgilia María", "San Antonio", "Reina de los Angeles" y "Virgen del Coro".

En la denominación de boteles y lanchitas, en cambio, hacen derrache de su humor irónico y zumbón; ejemplos: "No te arriesgues", "Nos-Bait", "Alespanuartaan", "Neria", "Kiskitoko", "Anaiarreheua", etc, etc...

Para final, una anécdota que atestigüe el sereno valor de nuestros marineros.

En la antigua playa de la Zurriola, antes de la construcción del muro y del edificio del Kursaal, embarrancó, precisamente frente a los hotelitos, un barco noruego que había corrido, durante varios días, un horrible temporal. La tripulación pasó toda la noche en el mástil, acurrucada, sin moverse de aquella molesta postura; cerca de tierra y sin que el gentío allí congregado presenciando la horrible escena le pudiese prestar ayuda en tan crítica situación. La rompiente en la playa era imponente; los auxilios por mar parecían imposibles a causa de las olas que batían en la playa. Sin pérdida de tiempo, se trajo en un camión una tramera para con ella intentar el salvamento. Todo fué muy bien hasta el momento de la selección de los marinos que tenían que tripular la embarcación, pues todos querían embarcar, no siendo posible acceder a aquel deseo. Los que quedaron en tierra permanecían tristes y penativos por no poder dar su esfuerzo en favor de aquellos infelices.

Así son nuestros bravos marinos: fieles a la hermandad que el riesgo del mar crea entre los que sobre él viven, trabajan y mueren.

José ZAPIAIN IRASTORZA

La Virgen del Coro, Virgen marinera

No se ha podido puntualizar el origen de esta veneradísima imagen. Así, los donostiarras estamos condenados a ignorar las peripecias relativas al preférito más remoto de la Virgen del Coro.

Don son las hipótesis más cultivadas cuando queremos explicarnos su llegada a Donostia.

La primera supone que fué traída de la localidad venezolana de Coro.

La otra trata de imaginar que la arrojó el mar a nuestras costas.

No parece muy admisible la primera suposición, toda vez que para antes de que existiese la Real Compañía de Caracas—que es la que se piensa que la pudo traer—hiciese ya mención de la existencia, en la parroquia de Santa María, de una Virgen a la cual la devoción popular había hecho ofrenda de ocho copas a cual más valiosa.

Háblase de tales copas ya en un inventario del año de 1611.

Y parece lógico suponer que dicha Virgen fuera la actual Virgen del Coro.

¿Que fuese arrojada por el Cantábrico a nuestras costas?

Muchas imágenes fuéndon, igualmente, según la tradición. Entre ellas, la del Santo Cristo de Lezo.

Si bien esta hipótesis no sea, tampoco, muy verosímil, no es cosa de descartar del todo su posibilidad; pues aparte de que encierra un símbolo simpatiquísimo—la Virgen del Coro, Virgen marinera—bien podría ser que fuese una de aquellas imágenes de la Madre de Dios que llevaban en sus capillas nuestros antiguos veleros y presidían las acciones todas de los marineros, en el puerto y en alta mar, en la tempestad como en la bonanza. Y bien pudo suceder que, por efecto de algún naufragio, la depositasen las aguas en la suave arena de nuestra playa.

Una vez en San Sebastián, continuó siendo la Virgen del mar; colocada a dos pasos del puerto, presidió todas las arriesgadas salidas de los "arrantzales" donostiarras; protegió, de manera especial, las altas empresas de la Real Compañía de Caracas, y detuvo las furias del mar cuando—como en aquel 7 de diciembre de 1688, de luctuosa recordación—los padosos hijos de Donostia imploraron devotamente su protección. Nuestra Señora atendió la plegaria humildísima, y de entonces data, en cumplimiento de un voto solemne, la procesión claustral de todos los años.

Sabido es que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas fué devotísima de la Virgen del Coro.

El 4 de diciembre de 1740 había llegado a Goetaria el navío "San Ignacio", de aquella Compañía.

Se hallaba esperando órdenes para salir, cuando se desencadenó un fuerte temporal. Sin esperar a recibirlas tuvo que apresurarse a salir de aquel puerto, donde las olas amenazaban estrellarse contra las rocas.

El capitán—un mozo guipuzcoano, decidido y hábil—puso proa a Pasajes, en lucha con las olas enfurecidas, que le cerraban el camino. Fué una lucha dramática que duró cuarenta y ocho horas.

La entrada al canal era el sitio de mayor peligro, porque la marea había bajado y los golpes exteriores del oleaje hacían seguro el embarrancamiento.

En aquel momento, en que ya no quedaba, en lo humano, ninguna probabilidad de salvar el navío, los directores de la Compañía decidieron, en unión de sus empleados, venir a elevar paces a la Virgen del Coro en la parroquia de Santa María.

Y ocurrió, mientras ellos acubán, algo maravilloso. Cuando el barco enfilaba el estrecho canal donde era casi seguro que se estrellaría, una ola gigantesca lo cogió sobre sus lomos.

De todas las gargantas se escapó un grito de horror...

Pero el terrible golpe de mar que iba a lanzar al "San Ignacio" contra el acantilado, no hizo más que depositarlo blandamente en el centro de la bahía.

Otra vez salvó la Virgen del Coro a la ciudad de una destrucción casi cierta.

En la madrugada del 23 de enero de 1738 se declaró un formidable incendio en la casa número 7 de la Plaza Nueva, hoy del 18 de Julio.

En un instante, se apoderó el fuego de los altos de las casas, llevando el espanto a todo San Sebastián por el peligro inminente de extenderse a las calles próximas, a causa del fuerte viento reinante. Con barricas y herradas era muy poco lo que podía hacer el vecindario.

A la luz de la inmensa hoguera, apareció por un lado de la Plaza, la Virgen del Coro, conducida en procesión a la Casa Concejal por el vicario de Santa María, don Pedro Manuel Echeverría.

Convertida la Plaza en templo, a los primeros ruegos cayó un fuerte aguacero, que, mojando los tejados, aminó grandemente el peligro de que se propagase el incendio.

G.



La Virgen del Coro

RESTAURADORA PARA HOTELES, CAFES Y BARES - PLATERIA, CRISTAL, PORCELANA Y VAJILLAS DE PLATA - REPLATEADOS Y DECORACION - CRISTAL IRROMPIBLE

BUENECHEA Y HERNANDO

(CONCESIONARIOS DE LA FABRICA DE CUBIERTOS DE GUERNICA)

Nazricoa, 12

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-18-00



España vence al Japón en la bahía donostiarra

Bajo un cielo cubierto, mediada la tarde del 8 de agosto de 1907. Una abigarrada muchedumbre, en el contorno de la bahía donostiarra, desde Lotutopa a la cima del Castillo, discurre esperando el momento de la anunciada regata hispano-japonesa.

La "big-life" llena el amplio balcón del caserón de madera roja llamado "La Perla del Océano". Ellas, de talle ceñido y alto, con el cuello de tul armado con ballenas, flotante el florido sombrero en la cabellera peinada toda sobre la frente, y arrastrando tras de sí varios plomos de falda, coquetean con los "gomosos" de cuello de pajarita y de aplastado y retorcido bigote. Coméntase la fama de remeros invencibles que aureola a los nipones.

En el muelle, el machón nuevo se halla repleto de gente. Nuestros "arrizales", en Cal-arriba, con las piernas abiertas y las manos en los bolsillos del ancho pantalón azul, sostienen, casi con monosílabos, sosegados debates. No les arredra el afán en esta ocasión. No son los contendientes aquellas tripulaciones del silencioso Carril. Todos le recuerdan, y más de un viejo contemplativo, las azules aguas donde el bravo Luis duerme el sueño eterno...

En Cal-burri, los lancheros consiguen pronto ocupantes para sus botes. Estos surcan, innumerables, la bahía, en busca de lugar adecuado para presenciar la pugna. La marea está en su plenitud. Las olas lamen las ruedas de las casetas adosadas al muelle de la Concha. A pesar del cielo gris, triste, sin una nota de azul de un confín al otro del horizonte, el mar en calma, se muestra terso. Sólo, de tarde en tarde, alguna onda levanta la superficie con su convexidad.

La muchedumbre, impaciente, no aparta la vista de las rojas puntas de las boyas, que en la meta flotan en el agua verde. Llega, al fin, el momento. En el punto de salida se alinean seis embarcaciones: cuatro japonesas, tripuladas por los marinos de los cruceros "Chitose" y "Tsubaki", y dos españolas, en cuyos bancos toman asiento tripulantes del crucero español "Extremadura". Esperando la señal de partida, se balancean los botes contrincantes, destacando en sus respectivas popas, junto al timón, la bandera radiada del Mikado, y la bicolor de la tierra hispana.

De pronto, la brisa del Noroeste lleva hacia la orilla el son de una corneta dando el toque de atención. Un silencio inmenso se extiende sobre la concurrencia; sólo se oye el hisbiseo de las alifas que juguetean sobre la playa. Es el momento. Un nuevo toque da la señal de avance. Los setenta y dos remos se hunden en el agua con simultáneo esfuerzo. Los tajamares de los botes desgarran las aguas en bifidas lenguas. Y bendiciendo, ligeras, el mar, las seis embarcaciones avanzan con rumbo a la embocadura de la bahía en dura pugna. Los costillares crujen bajo la fuerza que llena su interior. Chascan los toletes, chirrían los estrobos, y los remos, al surgir de las ondas, gotean quedo. El agua se estremece y revuelve en las estelas, al cerrar los desgarras que las tajantes quillas abren en su seno.

Sentados en los duros bancos, los setenta y dos remeros crispán sus músculos en el esfuerzo. Rechinan sus dientes en voluntarioso aprieto. Las frentes brillan, empapadas de perlas de sudor. Los seis patrones, sin apartar la vista de las balizas, aferrando, enérgicos, la barra del timón, animan a sus hombres con palabras breves.

Las dotaciones de los tres cruceros surtos en la bahía adornan, con la blancura de sus uniformes, las cubiertas, entre el mate gris de los cañones.

Boga delante el tercer bote japonés. Le sigue el segundo del "Extremadura", y a media palada de éste el primero de los nipones. El último es uno de éstos. Los hijos del Imperio del Sol Naciente causan sensación. Su fama de remeros fuertes no era vana. Aunque pequeños, son todos un haz de nervios que se estremece, crispado, bajo la piel aciguada. Besando el mar, empapado un extremo en él, en las popas de las cuatro embarcaciones ondean todos los pabellones del rojo sol naciente.

En esto, un grito general de gozo brota de todos los pechos; nuestros botes ganan terreno. Si los japoneses someten sus músculos a recia tensión, el esfuerzo de los españoles es increíble. Y lentos, mas sin cesar, ganan visible distancia. Un bote largo de ventaja lleva el primero. Los hijos del Mikado, estimulados, redoblan, animosos, la lucha. Continúa la ansiedad del público. La gente "chic", desde "La Perla", asietos con los gemelos el lugar de la contienda. Del resto de los espectadores, palpitantes, con los ojos fijos, apenas se oye alguna que otra voz de ánimo. El ministro del Japón, brillantes sus ojos, sonríe, sonríe con aquella inolvidable sonrisa nipona que, captando la unánime simpatía de los donostiarra, quedó grabada para siempre en su memoria.

Los luchadores doblan ya las balizas. De pronto, una de las embarcaciones japonesas cesa de bogar y queda flotando a merced de las olas, en la bocana. En el esfuerzo de la cáboga, el timón ha cedido, rompiéndose y, falta de dirección, tiene que cesar la pugna, tomando a tierra.

Las demás lanchas, de nuevo en la recta, rezan la noble pelea más intensa, si cabe, que a la ida. El interés sube de punto. Pero el esfuerzo de los atléticos se estrella en la tenacidad de nuestros remeros. Estos no pierden la ventaja y devoran la distancia a recorrer con rápidos insuspechados. La victoria es para España. Las sirenas de los vaporcitos lanzan al viento su quejido. El público alborozado aplaude.

Llega a la meta el segundo bote del crucero "Extremadura". Alzanse al cielo los doce remos. Los hombres, cansados, sonríen gozosos. Sigue después el otro contrincante hispano. Más tarde hunde su proa en las aguas de llegada uno de los botes japoneses, y con pequeñas diferencias dan arriba después las otras dos. La embarcación invalidada se dirige al crucero "Chitose" a reparar la avería.

La ovación, que tanto a unos como a otros acoge al llegar a las balizas, es estruendosa. Los ganadores echan pie a tierra para recibir los premios. Consisten éstos en una copa y 250 pesetas para el primero; 150 pesetas para el segundo y 100 para el tercero. Los nuestros se muestran satisfechos del triunfo. Los del Imperio Mikado, con la enigmática risilla plasmada en los rostros amarillos, felicitan a sus vencedores.

Tal fue la internacional regata que, aprovechando la estancia en nuestras aguas de los cruceros japoneses, se corrió en la tarde del 8 de agosto, hace treinta y seis años.



Sebastián Yquerías, que patrocinó la embarcación del "Amakak Bat" el año pasado y venció a la trainera de la Armada en la prueba de consolación.

Orio, en reñidísima pugna con S. Juan, se llevó la bandera

Una vez más en 1942, Orio se alzó con la victoria después de una pelea animadísima.

Jugáronse ambas tandas con mar bastante agitada y viento del Noroeste.

En la primera se alinearon "Amakak-Bat" (distintivo morado), Fuenterrabía (verde) y Orio (amarillo), en las balizas 1, 2 y 3 respectivamente.

Desde las primeras paladas se advirtió la superioridad de los oriotarras, ya claramente acusada en la barra.

Con su estilo sobrio, pero tremendamente eficaz—sus hombres aprovecharon el remo en todo su radio de acción, jugando admirablemente la cintura—los amarillos de Michelena llevaron una regata inteligente, sujetando en la primera parte a los ondarrabitarra para forzar la marcha una vez doblada la baliza.

Ante el estupor general, cedieron pronto las camisolas verdes de Fuenterrabía, y a pesar de conservar su limpia remada, su rendimiento dejó mucho que desear.

A retaguardia, la muchachada donostiarra se batía sin fortuna, discuriendo muy por baja de lo que de ella cabía esperar.

Llegaron primeros los de Orio. Excepcionalmente resagados los fronteritos, y

francamente distanciados los del "Amakak-Bat".

En la segunda tanda hubo aún menos lucha. De salida, se evidenció la neta superioridad pasaitarra, cuyos hombres, haciendo gala de su inconfundible y armonioso estilo—auténticos maestros de la boga—pugnaron arduamente contra las manecillas del cronómetro.



Domingo Michelena, bravo patrón de la trainera oriotarra, ganadora de la bandera en 1942, y que capitaneó este año también a la misma.

Tampoco hubo desacuerdo para el segundo puesto. Los de la Armada, faltos de concentración y afectados por disparos estilos de remar, quedaron rezagados a un cuarto de recorrido. Para colmo de males, a excepción de su hábil maniobra en la cáboga, su patrón no pudo con el mar embravecido.

Loyola, cuyo regateo de ida marcó algunas deficiencias, mejoró extraordinariamente a partir del viraje, para culminar en la magnífica reacción dentro de la bahía, que les permitió acortar distancias.

La trainera de la Armada ocupó la baliza 3 y sus ocupantes llevaban camiseta blanca; San Juan, rosa, la 2; y Loyola, azul, la 1.

Hacia la mitad del recorrido de la segunda tanda comenzó a llover, con viento bastante fuerte, razón por la cual llegaron a las balizas de fuera más tarde



Ramón Aguirre, "capitán" de los muchachos ondarrabitarra, ganador de la bandera en 1941 y tercero en las regatas del año pasado.

que los de la primera; recuperando al regreso el tiempo, a favor de viento.

Llegó el domingo 13, jugándose las dos regatas con buen tiempo y bastante bella mar, con alre ligero del N. N. O.

La prueba de consolación fué ganada por el "Amakak" sobre la Armada, que ocuparon las balizas 1 y 2 respectivamente.

Gararon, y ganaron bien—en la de honor—los lobos del Mendizorrota. Fué la suya una victoria amplia y diáfana.

La salida de Orio fué magnífica, adelantándose a San Juan un cuarto de largo. Llevó la remada a 31 paladas por minuto, en tanto los "sanjuandarras" lo hacían a 32. Y así llegaron a la cáboga. Graduó Michelena certeramente el esfuerzo de sus rectos hombres y, pese al denodado bogar de los fibrosos chicos de Pasajes—que enaltecieron el espíritu del luchador al no entregarse jamás—conservó aquella pequeña pero suficiente ventaja que, luego de una perfecta cáboga, se había cobrado hábilmente a la salida de las puntas.

Victoria de un patrón con imperio y de una tripulación poderosa y experta.

El proel, el formidable Sarasua, fué en la geométrica cáboga el efímero colaborador del canoto Michelena.



Francisco Irujo, competidor patrón de Pasajes de San Juan, rival difícil en los magníficos paganos contrarios. Jefe de los pasaitarra en 1941, 42 y 43.



Juanito Landabero, al frente de los enzarzados loyolarras, se clasificó cuarto en la competición del año pasado.

LAS REGATAS DEL AÑO PASADO

Ha comenzado la Regata de Honor, y ya Oriz se destaca, una milla de su peligrosa costura. San Juan. Ambas singulares tripulaciones re-
torna, a lo largo de todo el recorri-
do, una nivelada pugna que al final
se decidirá por los oñitarraz.



Al mando de Francisco Lujambio, la
trainera de San Juan fue el año pa-
sado el primer rival de Oriz, guardando
esta de la bandera. Primero en su
tanda, solamente ocho segundos
separaron la trainera de la Regata de
Honor de sus magníficos contrarios.

LA CONQUISTA DE ORAN

Y la aportación de Guipúzcoa a la gran empresa histórica

Fernando el Católico, queriendo afianzar su poderío en el
norte de África, después de las conquistas de Melilla, Casablanca,
Mazalquivir, Velez de la Gomera, Mazagán y Arcila, secunda-
do y ayudado por el Cardenal Cisneros, proyectó la conquista
de Orán, importante refugio de corsarios berberiscos.

El 16 de mayo de 1509 salía de Cartagena imponente armada
de ochenta naos y diez galeras, seguidas de muchas pequeñas
naves de vivanderos, con unos diez mil infantes y tres mil ji-
netes, sin contar la gente de mar. Mandaba la expedición Pe-
dro Navarro, pero en ella iba el Cardenal que corría con todos
los gastos.

Orán era una importante plaza marítima rodeada de buenos
muros y defendida con sesenta piezas gruesas de artillería, mu-
chas de menor calibre, seis mil defensores y, en el puerto, mu-
chas fustas y bergantines. Está situada en la costa norte de
África, frente a la Cartagena española.

El mismo día se llegó frente a la plaza y comenzó el desem-
barco y fortificación de sitio; el 18 se procedió al ataque con el
vigor de aquellos soldados veteranos de las guerras de Granada.
Sin duda los moros no esperaban tan repentino asalto; el caso es
que el mismo día la plaza caía en poder de los cristianos. Cin-
co mil prisioneros y la liberación de trescientos cautivos fué el
fruto de tan rápida victoria.

Las naves guipuscoanas que tomaron parte en la gloriosa ex-
pedición fueron:

Naos de Fernando de Lizaola (¿Leizola?), de 305 toneles con
cincuenta marineros, dieciséis grumetes y cuatro pajes; patrón:

Lizaola. Nombre de la nave "María de la Piedad".

Naos de Miguel de Laborda, que compró después Iñigo de Ar-
tache, de 125 toneles, con diecinueve marineros, nueve grume-
tes y tres pajes.

Naos de Fernando de Gaviña, llamada "Marieta", de 180 to-
neles, veintiseis marineros, trece grumetes y tres pajes.

Naos de San Pedro, patrón Martín Ochoa de Lasaña, de 160
toneles, veinte marineros, ocho grumetes y dos pajes.

Naos de San Antón, patrón Miguel Arriola, de 125 toneles, cuatro
marineros y dos pajes.

Naos de Martín Díaz de Murubia, patrón el mismo; 190 to-
neles, veintiseis marineros y tres pajes.

Naos de Santa María, patrón Andrés Pérez de Inchazreta, 230 to-
neles, treinta y ocho marineros y dos pajes.

Naos de Nicolás de Lasaña, patrón el mismo, 145 toneles,
veintidós marineros, ocho grumetes y dos pajes.

Naos de Sancho de Oñate, patrón el mismo, 145 toneles, vein-
tidós marineros, ocho grumetes y dos pajes.

Naos de Pedro de Uruecheta, 240 toneles, treinta y seis ma-
rineros, diez grumetes y tres pajes.

Galeota San Sebastián, patrón Cristóbal López de Arriarán,
25 bancos.

Galeota Santiago, patrón el mismo Arriarán, 20 bancos.

Galeota de Ochoa de Arteaga, para cincuenta caballos.

Galeota del mismo Arteaga, de quince bancos.

Fusta Condessa, de Cristóbal López de Arriarán, de 14 bancos.

Eufasio MUNARRIZ.



Eusebio Irujo, efemero, patrón de la
magnífica tripulación donostiarra que
en 1940 venció a los campeones de
Oriz en la Regata de Honor.

La Dirección de CIABOGA nos ofrece
amablemente sus columnas para que ex-
pliquemos en ellas a la afición donostia-
ra la ausencia de su tripulación represen-
tativa en las regatas de traineras del pre-
sente año.

Agradecemos el ofrecimiento de la po-
pularísima publicación y aceptamos, com-
placidosísimos, la hospitalidad que se nos
brinda para hacer públicos los motivos
de nuestra inabundancia en las tradiciona-
les pugnas traineras de 1943.

Comenzaremos por consignar una cosa
por demás sabida, pero sobre la que es
muy conveniente insistir a fin de des-
hacer el camino del subsiguiente razo-
namiento. Y es que las regatas de trai-
neras han implicado para el Club un gas-
to superior al que pudiera esperarse de
las posibilidades económicas. Ahora
bien: semejante dificultad ha sido
orillada siempre merced al esplén-
dido desprendimiento de sus socios
y a la generosidad sin límites del
pueblo de San Sebastián.

Como caso poco corriente señala-
remos que en una de las últimas
regatas en que tomó parte oficial-
mente el Club, se produjo un dé-
ficit de unas 14.000 pesetas al no
ser cumplidas ciertas promesas que
nos fueron hechas con anterioridad
a las pruebas.

Habiendo sido durante varios años
los únicos representantes de San
Sebastián; habiendo participado in-
interrumpidamente en cuantas pre-
bas se han celebrado en nuestra
ciudad desde 1930; habiendo lle-
gado primeros en la regata de ho-
nor en dos ocasiones, delante de
tripulaciones tan prestigiosamente
calificadas como las de Oriz y Pa-
sajes de San Pedro, ambas en sus
mejores momentos... pese a todo
ello, la actual Comisión organiza-

SINCERANDOSE...

"Amaikak - Bat" explica
su ausencia en la lucha de
este año

dora de las regatas no ha creído conve-
niente invitarnos a participar en las
mismas, ni oír nuestra opinión, ni mucho
menos hacernos saber su propósito de
conceder una subvención de 8.000 pes-
etas a los participantes del primer Cam-
peonato oficial del Cantábrico.

Tenemos el convencimiento de que no
faltan en San Sebastián elementos para
formar una buena cuadrilla y ocupar los
primeros lugares; es cuestión de amor
propio y de unir los esfuerzos de todos
los buenos aficionados en un solo grupo
y esforzarse para conseguir lo que San
Sebastián, por su historial y cariño a la
fiesta, merece.

Nos alejamos momentáneamente más
que por dificultades económicas, que no
nos arredran, por no tener en el momen-
to actual algunas colaboraciones que con-
sideramos necesarias y que nos permi-

tan salir con la seguridad de hacer un
buen papel deportivo.

No hay que olvidar que en regatas al-
gunos tienen que ser los últimos y el es-
fuerzo físico y económico es mayor en
los últimos que en los primeros.

Contamos con buenos elementos a los
que nunca agradeceremos bastante su do-
nostiarismo y buena voluntad; y cuando
consigamos las colaboraciones que bus-
camos, volveremos con más brío y entu-
siasmo que nunca, hasta conseguir lo que
tanto ambicionamos y el buen nombre
deportivo de San Sebastián, merece.

Entretanto, a ayudar a los loyalata-
rras, única representación con que cuen-
ta San Sebastián.

La Junta Directiva
del Amaikak Bat



Tripulación donostiarra completa que el 17 de septiembre de 1940, representando al Amaikak Bat y a la
dirigida de Eusebio Irujo, efemero, triunfó de Oriz en la Regata de Honor, aunque Oriz, tras el cómputo de
los tiempos, se llevó la bandera. De pie y de izquierda a derecha: Castro, Feuch, Mellos, Urizabera (Kaiser),
José Arruti (Tutullas), Francisco Sistiaga (Santana), Javier Echazurra, Joaquín Corra y Angel Echazurra. De rodi-
llas (en la misma dirección): Astón Vaqueiro (patrón suplente), efemero, Juan Irujo (Nipo) Juan José
Bernaldo, Ricardo Vicuña, Pablo San Martín, Juan Mariscal y Domingo Enxarbal.



JOSE MANUEL MAYOZ, patrón este año de la escuadra Loyolatarra

La representación donostiarra

En la "tropa" loyolatarra hay catorce Josés

Comenzando por su patrón, José Manuel Mayoz. - Casi los mismos del año pasado y, a excepción de cuatro pescadores, son gente de tierra. - La nueva trainera "María Teresa", obra del constructor de Loyola, Martín Casares.

La víspera de su salida para Santander asistimos en Loyola al último entrenamiento de los remeros del Loyolatarra.

La tarde de aquel 23 de agosto era excelente, y los fornidos muchachos que, a las

órdenes de José Manuel Mayoz, iban y venían por el Urumea poniendo a prueba su juvenil fortaleza, estaban muy contentos ante la perspectiva del viaje.

Un grupo directivo de la Sociedad presencia el entrenamiento. En él saludamos a los miembros de la Comisión de Regatas, José Anzumendi y Francisco Sarriegui, tan activos como entusiastas, que amablemente contestan a unas preguntas que les hacemos para "Ciaboga".

Sarriegui nos dice que acompañan a los chicos a Santander: el citado Anzumendi, vice-secretario del Club; Ignacio Burutiarán, patrón suplente; Martín Casares, de la Comisión de Regatas, y el entrenador de la tripulación, Manuel Arrillaga, de Pasajes de San Pedro, hijo del famoso "Alta Mañuel".

De los restantes elementos de la Comisión de Regatas había de figurar forzosamente entre los expedicionarios José Gergorio Mayoz, porque, además de presidente del "Loyolatarra" y de la Comisión de Regatas, es proel de la tripulación de la que es patrón su hermano José Mañuel. (Un tercer Mayoz, José Luis, hermano de los anteriores, hubiera sido también de la "cuadrilla" de haber conseguido permiso de sus jefes, pues se halla cumpliendo el servicio militar.)

Los únicos miembros de la Comisión de Regatas que se quedaron en Loyola fueron Francisco Sarriegui y Juan María Andino.

—Los gastos que la atención de los remeros, adquisición de la trainera, etc., ocasionan, ¿es el Club quien los sufragará?

—No, no... —nos dicen.—Se trata de una caja totalmente ajena a la del Club; los gastos de las regatas se pagan con fondos de la suscripción popular abierta entre los aficionados al deporte del remo y con el sobrante de los gastos del año pasado.

—Con esa misma trainera que se entrenan los chicos, ¿correrán éstos en la Concha, o acaso con la "Loyolatarra" de los dos últimos años?

—Con ninguna de las dos. Esta es para correr en Santander; nos la prestarán los santanderinos con tal objeto. Nuestra "Loyolatarra"—la misma con la que Fuenterrabía ganó la bandera en 1941 y Oriz en 1942—la vendimos. A la Concha llevaremos una nueva, construida por el entusiasta consocio y miembro de la Comisión de Regatas, Martín Casares.

—¿Cuánto ha costado?

—Sólo de material lleva unas 3.000 pesetas.

—¿Qué nombre tiene la nueva trainera?

—Se llama "María Teresa". Fue botada y bendecida el primero de Agosto. María Teresa es el nombre de su gentil madrina, preciosa hijita del marqués de la Puebla del Maestre y nieta del ex-presidente de la Comisión del Fomento del Ayuntamiento donostiarra, don José María Castañeda.

—La tripulación, ¿es gente del harri?

—Casi todos son de Loyola. Gente de tierra, a excepción de cuatro tripulantes, pescadores del Muelle. Diez y siete entre efectivos y suplentes. Son los siguientes:

José Irizar, José Antonio Yarra, Pablo San Martín, José Luis Azcue, José Joaquín Irizar, Francisco Lacort, José Istueta, José Ibarluena, Ricardo Vicuña, José Galdós, José Lopetegui, José Eceiza, José Manuel Martiarena, José Gregorio Mayoz, Jesús Gorospe, José Loinaz y José Zarra.

La mayor parte son los mismos del año pasado. De los 17, 13 Josés. Y el patrón, que también es José, 14. José Manuel Mayoz, de 33 años y natural de Loyola.

Lucio Ulla

EL CAMPEONATO DEL CANTABRICO

Nota de la Comisión organizadora y Reglamento de la interesante competición

El Campeonato del Cantábrico —que este año se celebra por primera vez— fue oficialmente decidido en una reunión celebrada el 22 de julio último en la capital montañesa, y de la cual se facilitó la siguiente referencia que comprende el reglamento de la interesante competición:

"En Santander, a las catorce horas del día 22 de julio de 1943, se reúnen, en el domicilio del Real Club Marítimo de dicha ciudad, los representantes de la Comisión Municipal de Fomento del Ayuntamiento de San Sebastián, organizadora de las regatas de traineras de dicho puerto, constituida por el teniente de alcalde D. José Iradier, el vocal concejal de la misma don Gabriel Amestoy, y el secretario letrado de la misma D. Manuel Machienbarrera, que manifiestan, asimismo, ostentar la representación de la Comisión Organizadora de las Regatas de Bilbao (Portugalete), y la representación de la Comisión Organizadora de Santander, integrada por el Real Club Marítimo en la persona de su presidente D. José María Jado, su comodoro don Ramiro Pérez Herrera y el secretario don Fermín Sánchez.

En un ambiente de cordialidad y comprensión y ferviente espíritu deportivo, en aras del bien general, hermandad y desinterés, convienen, en principio, reglamentar el titulado Campeonato del Cantábrico en la siguiente forma:

Artículo 1.º Para obtener el título de Campeón del Cantábrico de traineras a remo, es condición indispensable que el ganador participe en las regatas que, con carácter nacional, se verifiquen en los puertos de San Sebastián, Bilbao y Santander, y de aquellos que en años posteriores se sujeten a estas bases.

Artículo 2.º Las pruebas de carácter nacional serán seis, distribuidas en la siguiente forma:

Días 26 y 29 de Agosto, en Santander.

Días 5 y 12 de Septiembre, en San Sebastián.

Días 18 y 19 de Septiembre, en Bilbao (Portugalete).

Artículo 3.º Se concede amplia autonomía a cada Comisión Organizadora, para que determine la forma en que, dentro de su jurisdicción, se han de celebrar las regatas, limitándose a dar cuenta del resultado puntuable al Comité de Clasificación.

Artículo 4.º Cada prueba nacional consistirá en recorrer tres millas como máximo y dos y media como minimum, en la forma que cada organizador determine, con arreglo a los reglamentos que cada puerto confeccione, si bien es condición precisa que en la segunda prueba haya cambio de embarcaciones de primero a último lugar, de segundo a antelúltimo y así sucesivamente. Para la clasificación del campeonato, cada Comisión organizadora librará certificado de los tiempos logrados por cada embarcación participante, independientemente de la clasificación local, otorgándose el título de campeón al que haya invertido en las seis pruebas un tiempo menor.

Artículo 5.º Las embarcaciones se sujetarán a las medidas siguientes:

Eslera máxima, entre perpendiculares 12 metros
Manga mínima inferior en la maestra 1'72 "
Puntal mínimo en la maestra, entre la cara superior de la quilla y cara superior de la regala 0'60 "

Puntal mínimo a proa entre la cara inferior de la quilla y la cara superior de la regala 0'95 "
Puntal mínimo a popa desde la cara inferior de la quilla a la cara superior de la regala 0'75 "

Con carácter excepcional y por este solo año de 1943, en las regatas de Santander las embarcaciones sólo se sujetarán a la medida de eslora consistente en un máximo de 12 metros, siendo libres las demás medidas.

Artículo 6.º Los premios que cada provincia otorgará serán los siguientes:

1.º 20.000 ptas.
2.º 15.000 "
3.º 10.000 "
4.º 6.000 "
5.º 4.000 "
6.º 3.000 "
7.º 2.000 "

Además se concederán las siguientes indemnizaciones por cada provincia:

Desplazamiento de San Sebastián a Santander y viceversa, 3.000 ptas. por barco y embarcación.

Bilbao a San Sebastián y viceversa, 2.000 ptas.; y Bilbao-Santander o viceversa, 2.000 ptas.

Artículo 7.º Para optar al título de Campeón del Cantábrico será condición indispensable terminar el recorrido en las seis pruebas (dos de cada puerto). Si alguna de ellas se retirara cualquiera que fuere la causa en una de las pruebas, perderá la opción al título, quedando eliminada. Si, por cualquier circunstancia, hubiera que descalificar alguna tripulación por infracción reglamentaria pero hubiere terminado la regata, se le clasificará en un tiempo aumentado en un minuto al invertido por la tripulación que quede en último lugar en esta regata. Bien entendido que el minuto de aumento sería por cada infracción reglamentaria.

Artículo 8.º Los Jurados para las pruebas oficiales serán nombrados por las respectivas Comisiones o clubs organizadores, para las pruebas que ellos organicen, siendo sus fallos inapelables, pero teniendo la obligación de enviar copia del acta a la Junta de Clasificación General.

Artículo 9.º Para la interpretación de estas bases y extender el nombramiento de Campeón del Cantábrico, a la vista de las actas de los Jurados, se constituye una Junta de Clasificación que la forma un representante de las Organizaciones, presidida por el Comandante de Marina (o su delegado) del lugar donde se reuna la Junta.

Terminadas las regatas de este año y para convenir todo lo concerniente a los años sucesivos, se reunirán las respectivas Comisiones Organizadoras en el mes de Octubre próximo en San Sebastián convocados por el Comité Organizador de esta Ciudad.

Y en prueba de conformidad firmamos el presente convenio en Santander el 22 de Julio de 1943.

FIRMADO: José Iradier, Gabriel Amestoy, José María Jado, Ramiro Pérez de Herrera, Fermín Sánchez, Manuel Machienbarrera."

Transportes "La Vasco-Riojana", S. L.

INSTALADA EN LA CALLE DE NAPOLES, 124.

BARCELONA

Tiene el gusto de comunicar al comercio de San Sebastián que su nuevo representante es "TRANSPORTES IGUELDO" Avda. del Generalísimo, 24 - Teléfono 1-76-94 donde obtendrán todos los informes necesarios.



El rascal Michaleto, mostrando al codiciado botellón, saludó a la multitud, que le ovaciona después del finiquito. (Fuente: Sanot)

Orio, a la cabeza de la clasificación

A punto estuvo de demorarse el comienzo del Primer Campeonato Oficial del Cantábrico. A media mañana del jueves 26 de Agosto se desató en toda esta costa un ventarrón, que en Santander, además, fué acompañado de agua.

Y ante el cariz del tiempo, hubo los oportunos conciliábulos, decidiéndose, finalmente, un leve aplazamiento de media hora.

Verificado el surtido de las balizas—y correspondiendo a Loyola el sitio peor—se da el cañonazo de salida a las 2 en punto de la tarde. El tiempo había mejorado bastante.

Orio hizo una estupenda salida, colocándose, desde el primer momento, a la cabeza de las cinco traineras participantes. Su ritmo era de 35 paladas por minuto.

Pedreña le sigue a muy breve distancia. Y tras ésta, "pisándole los talones", en un principio, Santander, que se distanció poco después.

Santurce y Loyola se arrodian, desde el comienzo, a los últimos puestos.

Los oriotarras inician la primera ciaboga cuatro paladas antes que Pedreña. Sin embargo, ésta hace más rápido el viraje y logra dar alcance a la embarcación guipuzcoana.

En la segunda ciaboga, merced a una habilísima maniobra, Orio recupera el primer puesto, en el que se afianza tras la tercera y en el trayecto final, llegando primero a la meta.

Entra segundo Pedreña; y después, sucesivamente, Santander, Santurce y Loyola, con los siguientes tiempos:

1.º Orio	22'39 1/4
2.º Pedreña	22'56 1/4
3.º Santander	23'27 1/2
4.º Santurce	23'43
5.º Loyola	24'19 1/2

El domingo 29, a las 4 de la tarde y con buen tiempo, se corrió la segunda regata de Santander.

Aunque en el primitivo Reglamento de esta prueba—que publica CIABOGA en otro lugar de este mismo número—se estableció que las tripulaciones tenían que cambiar las traineras, posteriormente, en reunión del 14 de Agosto, los participantes, congregados en el Real Club Marítimo, de Santander, acordaron que no hubiese cambios de embarcaciones.

Pero hubieron, sí, de balizas. Loyola eligió la 1.ª (por la que corrió Orio en la anterior); Santurce, la 2.ª (por la que había corrido Santander) y Santander la 3.ª (que había ocupado Pedreña). La 4.ª y la 5.ª fueron para Pedreña y Orio, respectivamente.

La salida hicieron bien los cinco participantes. Orio, ligeramente en cabeza, da hasta 40 paladas por minuto. Pedreña, 39.

La primera ciaboga la toma primero Orio, seguido de cerca—una trainera escasa—por Pedreña. Después, Santander, Santurce y Loyola.

En el regreso, Pedreña eleva a 44 sus remadas por minuto. Orio, en cambio, las disminuye a 37. Sin embargo, los oriotarras mantienen una leve ventaja.

Para el segundo viraje, Santurce había pasado a Santander. Y Orio lo remonta, también, en primer lugar.

La tercera ciaboga la da primero Pedreña, a cuya embarcación va casi pegada la de Orio.

Esta vuelve a adelantarse, aunque poco; pero en los últimos metros avanzan los montañeses, entrando primeros en la meta con una diferencia apenas apreciable sobre los guipuzcoanos.

El Jurado estableció en la segunda regata la siguiente clasificación:

1.º Pedreña	22'25
2.º Orio	22'25 1/10
3.º Santurce	22'43 3/10
4.º Santander	23'10
5.º Loyola	23'57



Bedia, venerable y competente patrón de la tripulación de Pedreña.

La conchilla anisotoma vencedora en las regatas de Santander.



CLASIFICACION GENERAL

Computados los tiempos de los dos días, queda establecida así la clasificación definitiva:

1.º Orio	45'4 3/4
2.º Pedreña	45'21 1/4
3.º Santurce	46'26 3/10
4.º Santander	46'37 1/2
5.º Loyola	47'56 1/2

ASI LAS COSAS.....

Así están las cosas, lector, ante la prueba de hoy, en que se correrá en la Concha la etapa tercera de este Primer Campeonato del Cantábrico.



Orio, una vez más, se ha acreditado como tripulación insuperable.

Pedreña, digno rival suyo, está 17 segundos más atrás en la clasificación.

Santurce, que fué la revelación de la segunda jornada, está muy bien clasificada y espera mantenerse en el tercer lugar.

Santander, por su parte, quisiera revivir su éxito del primer día, disputando a Santurce el tercer puesto.

Los poco afortunados Loyolattarras bien quisieran hacer ante sus paisanos un papel más airado que en Santander; a este fin—nos consta—han de poner los cinco sentidos, el mayor ahínco y toda su florida y entusiasta juventud.

DOS LECCIONES DEL BUEN BEBER



—¿A quién meteré ese coñac tan malo que ha comprado el dueño?



—Viene un cliente; éste pica.



—¿Qué desea el señor? —Coñac; un buen coñac.



—A ver qué dice. Porque ahora recuerdo que este cliente sólo bebe buen coñac.



—Aquí tiene usted un coñac nuevo que es viejo. Buen aroma, delicioso sabor. Marca que se está acreditando...



—¡No me diga tonterías! ¡Hay una marca suprema, y esa es GONZALEZ BYASS!



—¡¡Pa! ¡¡Acertó!!

Recordando "¡El triunfo de Quirico!", que se estrenó en el Principal

La tarde del 24 de Octubre de 1919, por
Marcén, Agulló, la Revilla y Eladio Cuevas

En nuestro número precedente—el de la reaparición de CRABCA, que no se publicaba desde 1935—volvimos a airear, una vez más, la memorable hazaña de Quirico en el Abre, de Bilbao, aquel 6 de octubre de 1919.

Como ningún buen aficionado al viril deporte del remo ignora, la tripulación capitaneada por Quirico triunfó netamente en aquella ocasión entre once cuadrillas de las más afamadas de la costa cantábrica.

Los diez rivales de San Sebastián fueron: Ciérvana, Fuente-rrabla, Bermeo, Santander, Santoña, Zumaya, Orío, Pasajes de San Juan, Algorta y Laredo. Orío y Ciérvana eran los favoritos. Sin embargo...

Ganó Quirico, y el gran patrón donostiarra fué desde aquel entonces un ídolo popular.

Tanto, que hasta saltó al teatro como héroe central de un propósito en un acto, dividido en tres cuadros y un telegrama, original y en prosa de Diego Valero, con música del maestro Enrique Navarro Tadeo.

"¡El triunfo de Quirico!"—tal fué el título de aquella pieza teatral de circunstancias—se estrenó, con éxito rotundo—y con idéntico éxito se representó muchas veces—el 24 de dichos mes y año, en el Teatro Principal, de nuestra ciudad, por aquel

notabilísimo conjunto en el que figuraban el bajo Felipe Agulló, la triple Josefina Revilla y los saladísimos Eduardo Marcén y Eladio Cuevas.

La pieza se representó con arreglo al siguiente reparto:

Anchelm...	Josefina Revilla.
Andro Jochepa	Pilar Cárcamo.
Quirico	Felipe Agulló.
Juan Mari	Rafael Paredes.
Chortena	Eduardo Marcén.
Juan Mari	Diego Valero.
Estanis	Eladio Cuevas.
Pello	Manuel de Julián.
Joché	Angel García.
Un remero	José Navarro.

Para refrescar la memoria de muchos de nuestros lectores—de nuestros lectores que ya andan de los cuarenta para arriba—insertamos una de las escenas de "¡El triunfo de Quirico!", la cuarta, que se desarrolla entre "Anchelm", "Juan Mari" y "Chortena". He la continuación:

Juan Mari. (Saliendo por la derecha.)
¡Buenos días!

Chortena. ¡Kashó, Juan Mari!

Anchelm. ¡Mari! (Se abrazan.)

Juan Mari. (Sin soltarla y apretándola contra su pecho con mucho cariño.) ¡Anchelm! ¡Maite...! ¡Mi vida, mi cariño...! (Por quien sufre lo que sufre...)

Chortena. (Por quien trabaja: por quien espere...! Por quien... (Cortándole la frase y cómicamente.) ¡Por quien... me tomáis a mí...? ¿Te crees que soy de cartón...?

Juan Mari. Dispensa, hombre.
¡Cuando quiero uno de esta manera se olvida de todo...! (Algún día te pasará algo parecido...)

Chortena. ¿Qué...? ¿A mí...?
¡Si ya me ha pasado! Y no lo base mucho tiempo.

Juan Mari. ¿Cuándo?

Chortena. ¿Te acuerdas Balbina...?

Juan Mari. Sí.

Anchelm. ¿Cuál? ¿La de Chiqui...?

Chortena. ¡Vay...! ¡Vale a saber! (Pasa al centro.) En Candalaria empecemos: "¡No bebas... no bebas...!", siempre Balbina me decía. Y yo siempre triste, triste... no bebía... ni vivía... Llegó Pentecostés, y yo... sin beber. Pasó Corpus, y yo... sin beber. Pasó la Virgen, y yo... me arrodillé... pa pedirle por ella...! Pero llegó Santa Luisa, y nos fuimos a Erruta-Chiqui a merendar. (Con mucha importancia y misterio.) Nos pusimos debajo de un manskano... y que os creéis que pasó...?

Juan Mari. (Intrigado.) ¿Qué...?!

Anchelm. (Intrigado.) ¡Cuenta!

Chortena. Pasó... un soldado de Ingenieros con unas bisarras así de grandes (Exagerando el tamaño del bigote.) y con dos amigos y le hizo a Balbina un keñu

Chortena, E. Marcén.

Chortena. ¿Qué...? ¿A mí...?

Juan Mari. ¿Cuándo?

Chortena. ¿Te acuerdas Balbina...?

Juan Mari. Sí.

Anchelm. ¿Cuál? ¿La de Chiqui...?

Chortena. ¡Vay...! ¡Vale a saber! (Pasa al centro.) En Candalaria empecemos: "¡No bebas... no bebas...!", siempre Balbina me decía. Y yo siempre triste, triste... no bebía... ni vivía... Llegó Pentecostés, y yo... sin beber. Pasó Corpus, y yo... sin beber. Pasó la Virgen, y yo... me arrodillé... pa pedirle por ella...! Pero llegó Santa Luisa, y nos fuimos a Erruta-Chiqui a merendar. (Con mucha importancia y misterio.) Nos pusimos debajo de un manskano... y que os creéis que pasó...?

Juan Mari. (Intrigado.) ¿Qué...?!

Anchelm. (Intrigado.) ¡Cuenta!

Chortena. Pasó... un soldado de Ingenieros con unas bisarras así de grandes (Exagerando el tamaño del bigote.) y con dos amigos y le hizo a Balbina un keñu

(Guiñando un ojo.) y como era Santa Luisa que es abogada de la buena vista, yo se lo coji, y me callé. A los pocos momentos, unos tres cuartos de hora o así, me dió Balbina... (Imitándola.) "Chico: espera un poco. Tengo necesidad..." Bueno, bueno: chica vete. Yo aquí te espera. ¡Pasa tiempo, y yo, bebe...! ¡Pasa tiempo, y yo... bebe...! ¡Pasa tiempo, ella no viene, y yo, jarro vacío...! ¡Pasa tiempo, y más tiempo...! ¡Y en Madrid te anda de ama de cría...!

Anchelm. ¡Desgraciada!

Juan Mari. Bueno, bueno. ¿Y Quirico...?

Chortena. ¿Quirico...? ¡¡Qué grande es...! Pronto traeré Precisamente él me mandó buscarte; pero con la conversación ya se me había desengolvado...!

Juan Mari. Pues vamos corriendo.

Chortena. ¿Adónde? ¿A buscarle...? ¡Oy! ¡Pa hablar de nuestro amor...! ¡¡Enseguita tráigo conmigo!! (Medio mutis. Antes de marcharse se acuerda de que se quedan solos y dice picarescamente y volviéndose rápido.) ¡Ah...! ¡Eh...! ¡Quedáis solos... eh? ¡Cuidao...! (Mención de abrazarse.) ¡Uh... uh...! Bueno, bueno...! (Medio mutis. Ellos, indudablemente por el recuerdo de Chortena se abrazan efusivamente. Vuélvese al fin y al verlos abrazados, exclama riéndose.) ¡Ya díais yo...! ¡Ya díais yo...! ¡Arlyo...! (Mutis rápido izquierdo. Si- guen abrazados con mucha ternura.)

MUSICA

Juan Mari. (Anchelm: mi Anchelm!)

Anchelm. ¡Juan Mari, querido!

Juan Mari. ¡Júrame que me quieres como te quiero a tí!

Juan Mari. ¡Júrame que tu vida solo será de mí!

Anchelm. ¿Pero es que dudas de mi cariño?

Anchelm. ¿Es que no crees en mi pasión?

Anchelm. (Solo pensarlo, me mortifica...)

Anchelm. ¡Tuya es mi vida: mi corazón!

Anchelm. (Muy emocionada abrazada a él y acariciándole.) ¡¡Nere maytia sera tu...! ¡Nere maytia sera tu!!

Juan Mari. (Serriándose de ella; contrariado y con pena.)

Juan Mari. ¡Disen tus padres, que yo soy pobre y que mereces algo mejor...!

Anchelm. ¡Basta! No sigas. ¡Tú eres mi dueño; mis ilusiones: todo mi amor...!

Juan Mari. ¡Si el amor es dinero, muy rico soy yo...!

Anchelm. ¡Si el dinero es perderte, muy pobre quiero ser yo...! (Se abrazan.)

Juan Mari. (Anchelm...!)

Anchelm. ¡Mi Juan...!

Los dos. (Muy emocionados y casi llorando.) ¡Nere maytia sera tu...!

Juan Mari. ¡Ainyera maite...!

Anchelm. ¡Nere biyoska...!

Los dos. ¡¡Nere maytia sera tu...! ¡¡Nere tu...!!

(Quedan los dos abrazados un instante emocionados y después de una pequeña pausa dice.)

HABLADO

Juan Mari. (Anchelm querida! ¡Bendito sea Dios que me puso ojos en la cara para mirarte; para conocerte...! ¡Bendito seas que alegras mi vida amarga de trabajo...!

Anchelm. ¡Mari! ¡Tonto; dudar de mí...!

Juan Mari. ¡Ay Anchelm...! ¡Es que me dá miedo, que pueda ese hombre con su dinero engañar a tus padres: lograr sus propósitos; y robarme mi vida que eres tú...!

Anchelm. ¡No digas eso, querido Mari...! ¡Tú eres mi alegría, mi esperanza, mi todo...! ¡Tú tienes todo mi ser...! ¿Y él qué tiene...? ¡Dinero! ¡¡Sólo dinero...!!

Juan Mari. ¡Dinero...! ¡Quién llegará a tener mucho, mucho, mucho; para tu regalo; para tu bienestar; para tus padres... ¡que tanto lo desean...! Pero, imposible. ¡Un hombre trabajando noche y día, sujeto a la partilla, nunca puede juntar lo bastante para poder mal vivir...! ¡Qué pena...!

Anchelm. (Abrazándole.) ¡No te mortifiques...! ¡Con dinero; sin dinero; como sea; siempre seré tuya...!

Juan Mari. Pero... ¿y tus padres...?

Anchelm. ¡Dios querrá ablandarlos...! ¡Yo creo que si Quirico intercede por nosotros, llegará a convencerlos...!

Juan Mari. ¡Ojalá sea así...!

Anchelm. ¡Ojalá...! (Quedan abrazados.)

Estanis. (Por la derecha.) ¡¡Juntos! ¡Siempre con esa hambre...!

Juan Mari. ¡Mi vida...!

Anchelm. ¡Mi bien...!

COLCHONERIA

MUEBLES

CASA MAURI

Propietario: MAURICIO ECHANIZ

FERMIN CALBETON, 42
TELEFONO NUMERO 12.724

SAN SEBASTIAN



Anchelm, J. Revilla.



Diego Valero



El maestro Navarro



Juan Mari, R. Paredes.



NATACION

Larrandia, campeón infantil de Guipúzcoa

Aquí está el joven Mariano Larrandia; trece años y ya todo un campeón.

Nadador consumado, ostenta desde el 10 de agosto de 1941 el campeonato infantil de Guipúzcoa.

Su debut, en agosto de 1940, en una prueba celebrada en nuestra dársena, no fue muy alentador. Llegó el último. Pero en el joven Larrandia había clase y tesón, y no se desanimó.

Su maestro, Francisco Yoldi—verdadero padre de toda una generación de nadadores de calidad—le dijo, al acabar aquella primera prueba:

—No te apures, que los últimos serán los primeros.

Así fue. La copa "Trofeo Urreola", concedida al nadador infantil más distinguido, llevaba anexo el título de campeón de la provincia.

En agosto de 1942 volvió a ganar en la dársena la prueba de 50 metros, acreditando su clase y revalidando el título de campeón.

El 22 del pasado agosto participó en el certamen celebrado en el puerto de Donostia, clasificándose primero en la especialidad de espalda.

Nuestra entusiasta felicitación al simpático muchacho donostiarra, con los mejores alientos para el porvenir.

Y tomemos de nuestra efusiva enhorabuena la legítima parte que les corresponde al Club "Fortuna", cuyos colores defiende; Paco Yoldi, el competente profesor y consejero, y el veterano Mariano Larrandia, timonel de la invencible cuadrilla de "Urreola", padre del joven campeón.

LAS BATELERAS DE PASAJES

Las bateleras de Pasajes: varoniles mujeres, sobresaliente figura guipuscoana, que contrasta con las demás de su sexo por la típica y característico.

El oficio de batelera es tradicional, pues siglos atrás las veíamos figurar como uno de los más necesarios auxiliares del lugar que llaman el Pasaje.

Bretón de los Herreros las popularizó con su drama "Las bateleras de Pasajes", representado por primera vez en el teatro de la Princesa, en enero del 42, y luego en todos los teatros de España. Bretón pinta con mucha verdad y gracia el tipo de la batelera en la escena quinta del primer acto.

El asunto se desarrolla en tiempo de la primera guerra civil, cuando la escuadra de los ingleses que hacía servicio en el Cantábrico se refugiaba con frecuencia en Pasajes.

Supone el autor que un capitán llamado Bureba es enviado en misión oficial al almirante inglés.

Al presentarse en el sitio denominado Herrera, aruden en tropel todas las bateleras a ofrecerle sus servicios.

El capitán escoge la barquilla tripulada por Faustina y Petra y entre los tres se entabla aquel precioso diálogo tan admirablemente escrito por el insigne Bretón de los Herreros.

"Bien haya una y mil veces
la playa de la Herrera,
que cría entre sus peñas,
tan linda batelera!

etc."

Vestían las bateleras en tiempos en que Bretón las observó, de la manera siguiente: sombrero de paja, rodeada la copa con ancha cinta negra, colorada o azul, cuyos extremos, adornados con anclas, caían sobre los hombros. En el lazo que formaban con la cinta a guisa de escarapela, llevaban un ramito de siempreviva, adorno simbólico de las bateleras.

El cuello bastante escotado, pero cubierto con pañuelo de seda con lazo a la marinera.

El color más usual de la chaqueta era el morado, ribeteados los puños y las bocamangas con cintas formando ángulo.

La saya exterior de color chocolate y la llevaban recogida para facilitar sus trabajos; casi siempre iban descalzas.

Del valor de estas mujeres habló en particular Estrabón.

Por los siglos XVI y XVII mostraron las bateleras de Pasajes "grande destreza en gobernar barcos y chalupas, y en 1615, además de marineras, eran tiradoras de arcabuces de gran fuerza y tan valientes en la guerra que cada mujer era una heroína que acompañaba.

Cuando los marineros de Pasajes zarpaban con sus galeones a las derrotas de Terranova a la pesca del bacalao y otras veces a la de ballenas, el pueblo solía quedar muchas veces sin hombres; en su lugar las mujeres sustituían a las mil maravillas tal falta, pues ellas eran las que remolcaban el ataje a las galemas, naos y galeones.

Consta como cosa memorable, que la marquesa viuda de Villaviciosa, hija de Pasajes, construyó siete grandes naos bajo los planos trazados por ella misma.

En 1522, estando Fuenterrabía en poder de los franceses, salían partidas de soldados de dicha ciudad a merodear por los contornos; uno de los días que se dedicaban a las fechorías, tuvieron el atrevimiento de llegar hasta Pasajes; mas una batelera llamada Domingina de Iguello, que observaba el descaro de aquellos soldados, atracó hasta cerca del sitio que nombran Molinas y desde allí hizo fuego la valerosa Domingina, logrando dispersar a los franceses matando a cuatro de ellos.

Con motivo del casamiento de la infanta María Teresa con Luis XV de Francia, el rey Felipe IV vino a San Sebastián y uno de los obsequios con que le brindó el Consejo fué una gira al puerto de Pasajes.

El espectáculo que Felipe IV admiró en la bahía de Pasajes resultó de lo más notable y extraordinario de aquella época. En el canal había a la sazón muchas fragatas de guerra, el galeón "Roncesvalles" y la "Real Capitana", de mil quinientas toneladas y noventa cañones.

Más de doscientas lanchas seguían a la gabarra en donde iba el rey, todas ellas gobernadas por mujeres del país, cuya destreza en el manejo del remo admiró al rey artista tanto, que de allí a dos años fueron solicitadas a Pasajes por el duque de Medina de las Torres, doce bateleras para que fueran a Madrid a fin de divertir a la reina en el estanque del Buen Retiro.

Méndiz - Méndiz.



BICICLETA

MINER

LA MARCA DE CALIDAD
GRAN SURTIDO EN BICICLETAS

Ronda, núm. 3

SAN SEBASTIAN

Teléfono 1-09-74

BAR RAMONCHO



Vinos y Licores de las mejores marcas.
Aperitivos y mariscos varios.

Peña y Goñi, 10

Teléfono 1-46-11

SAN SEBASTIAN

Santiago Andrés

TALLERES MECANICOS

Calderería - Ajustaje - Soldadura
autógena y eléctrica

Calle Mari, 21

Teléfono 11601

SAN SEBASTIAN

BAR-RESTAURANTE "FLORES"

JOSE LASARTE

VINOS Y LICORES DE LAS MARCAS MAS EXCELENTES

Puerto, 21 y Angel, 6

Teléfono 1-21-60

SAN SEBASTIAN



En el escenario espléndido de nuestra bahía se correrán una vez más este año las tradicionales regatas de Iratxe de Septiembre, que encierran este vez en su nuevo aliciente extraordinario la de constituir la segunda parte del Primer Campeonato del Cantábrico, que tan brillante comienzo tuvo en la bahía de Santander.

1.^a TANDA

FUENTERRABIA, (camisetas verdes); patrón, Pedro González.

LOYOLA, (camisetas azules); patrón, Juan Landaberea.

SANTURCE, (camisetas moradas); patrón, Daniel Obregón.

Esta tanda dará comienzo el regateo a las 11'30.

Bandas, horario, colores y patrones de las interesantísimas regatas de hoy



Vista de Orreaga, el ya famosísimo rincón costero de Guipúzcoa, coto de inimitables regatas.

2.^a TANDA

SAN JUAN, (camisetas rosas); patrón, Francisco Lujambio.

ORIO, (camisetas amarillas); patrón, Domingo Michelena.

SANTANDER, (camisetas blancas); patrón, Manuel Santamaría.

PEDREÑA, (camisetas marrones); patrón, Bedia.

Esta tanda se correrá a las 12.

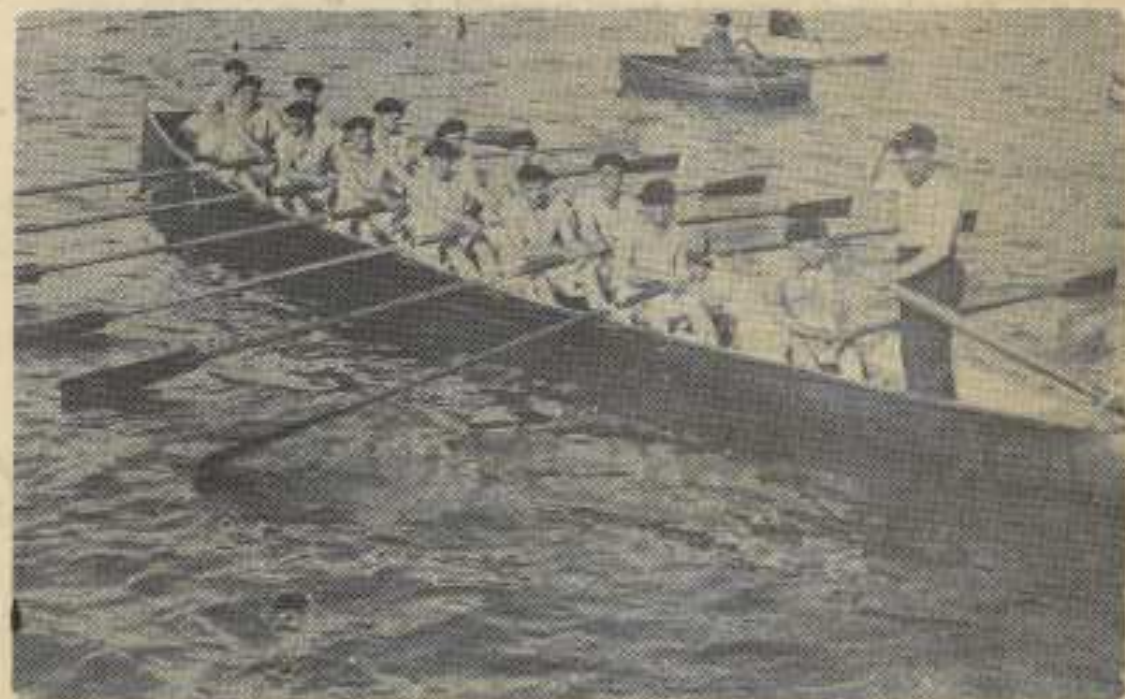
Finalmente...

Landaberea será el patrón de Loyola

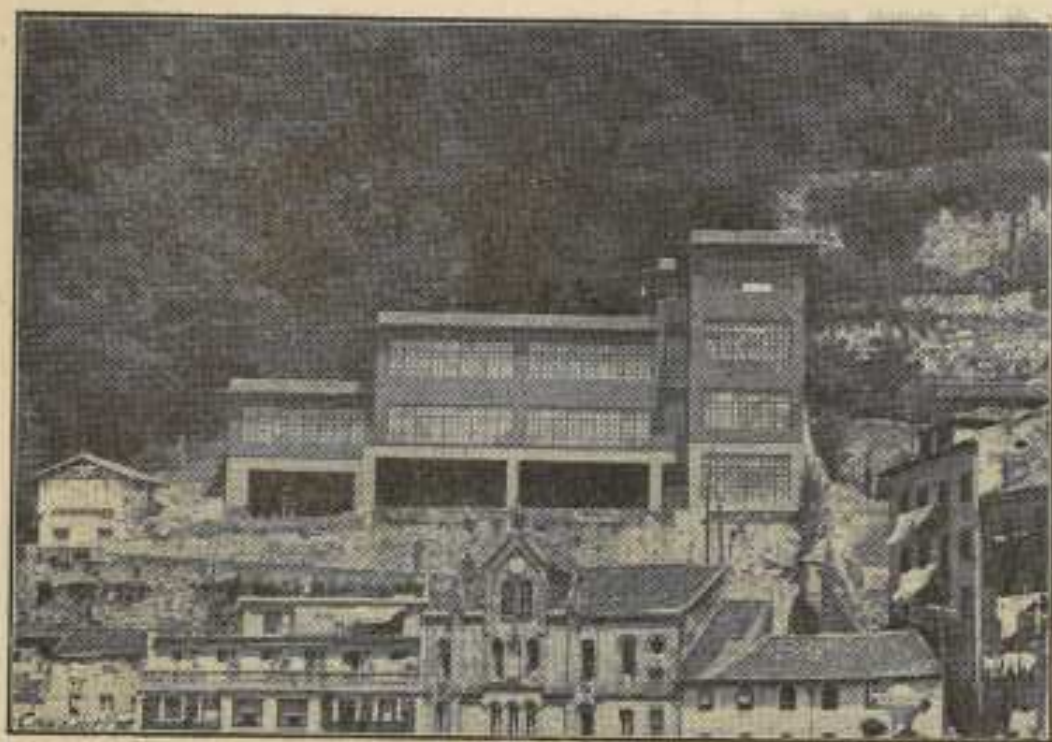
A los del "Loyolatarra" les persigue la mala suerte. De Santander regresaron con dos lesionados, de los mejores, a quienes es preciso reemplazar.

Hecha la sustitución, se ha advertido la necesidad de un acoplamiento más eficaz de todos los elementos de la tripulación.

A tal fin, el proel, José Gregorio Mayor, cede su puesto al primitivo patrón, José Manuel Mayor, sustituyendo a éste, en el mando de la "María Teresa", el popularísimo patrón donostiarra Juanito Landaberea, que ya el año pasado capitaneó la embarcación de Loyola, obteniendo una honrosa clasificación.



La cuadrilla orreagana vencedora en las regatas de Santander.



Por estos riuos y danzantísimos parajes — subida a Urgull por el muelle, palomar y falda del viejo monte — afuirán estos días de regatas espasmos rios humanos, ávidos de presenciar las sensacionales pugnas.

CALZADOS TELLO

Produce modelos especiales para lluvias a precios reducidos.
Hormas especiales para los pies más anchos

CALLE URBIETA, NUMS. 8 y 34
SAN SEBASTIAN

ADQUIERA LOS CALZADOS TELLO

MUEBLES ASTARBE

Se hacen toda clase de muebles.
Especialidad en moderno, jacobino y renacimiento.
PIDA PRESUPUESTO



Peña y Goñi, 3 Teléfono 1-50-82
SAN SEBASTIAN

TALLER DE VULCANIZACION V. MORAN

Especialidad en reparación de cubiertas.
Vulcanización de cámaras y cubiertas de auto-
móvil. Recauchutados. Colocación de pavimen-
tos de goma de todas clases en suelos y
mostradores. Rayado de neumáticos.

Isabel la Católica, 11 Teléfono 1-22-83
SAN SEBASTIAN

Enrique Pérez Egea

CASA DE CONFIANZA

IMPERMEABLES Y CENEROS DE PUNTO.
ESPECIALIDAD EN UNIFORMES.
NOVEDADES EN TRAJES DE SEÑORAS.
PRECIO FIJO.

Alameda, 8 SAN SEBASTIAN Teléf. 1-05-61
SUCURSALES:
EIBAR: Estación, 2 - Teléf. 55 - TOLOSA: Conde de Ibañeta, 2 - Teléf. 89

BICICLETAS-ACCESORIOS PIO MUGICA

Isabel la Católica, n.º 18
Avda. Zumalacarrégui, 3
Teléfono número 1-21-38 SAN SEBASTIAN

Almacén de Vinos y Sidras embotelladas

JOSE ANTONIO AYESTARAN

Narrica, núm. 1 Teléfono 1-12-77
SAN SEBASTIAN

PERICO BIXAR

En aquellos tiempos en que las ligeras lanchas de motor no se conocían todavía y en que los vaporcitos de pasaje no tenían en nuestro puerto más representante que el "Machichaco" de Constantino, el servicio veraniego de recreo lo hacían en la bahía los bateleros a remo.

Por las mañanas, en que el pasaje de forasteros era escaso, los bateleros acostumbraban permanecer alrededor del tramo de muelle denominado "Kaipunta", entre el morro y las compuertas de la dársena. Allí reunidos, después de la limpieza de los botes, solían platicar, recostados en el muro, mientras duraba la pacífica tregua que la competencia del oficio había de romper por la tarde lastimosamente.

"Perico-bixar", una vez cumplidas sus faenas de achique, subía también y se acomodaba, murmurando, en la muralla. Murmurando o lanzando puñaladas como venablos, porque Perico tenía el genio un tanto vivo y poseía una facilidad para la invectiva que los socarrones del contorno ponían a prueba con excesiva frecuencia.

"Perico-bixar", como su apodo lo indica, era legítimo propietario de una espléndida barba rubia que hacía del viejo batelero el hombre más parecido al "Moisés" de Miguel Ángel, y dueño también de un regatado batel que por gratitud o "postio" — ¡vaya usted a saber! — denominaba "Infanta Eufalia", dama a la que en otro tiempo había servido en calidad de huero.

Sentábase Perico, callábase, sacaba del bolsillo el periódico y se ponía a leerlo, deleitando a media voz y con suma atención y trabajo, ya que incomparablemente menor que su presteza oral era su dominio literario. Y como nunca faltaban a su alrededor gentes aviesas que conocían, tanto sus dificultades con la letra impresa como las curiosas reacciones de su sistema nervioso, había siempre por allí alguien que se acercaba con cautela a nuestro hombre y, sin ser visto, se situaba detrás del lector, hasta que, en un momento dado, por una tos o por el aliento, le hacía notar su presencia.

Perico miraba a su espalda y, al hacerlo, perdía el renglón y el hilo de la lectura.

El efecto era fulminante: "Perico-bixar", furioso, se levantaba, estrujaba el diario, lo hacía pedazos y, arrastrando los pies, se dirigía hacia el Casino, exclamando:

— ¡Ahora voy a comprar otro!

Y lo hacía.

A pesar de su devoción a la Infanta era "Perico-bixar" profundamente democrata y guardaba cierta altivez cáustica en su trato con los poderosos. En una ocasión amarró en su bote a un personaje forastero acompañado de dos señoras. Llévalos a la

Isa, le hicieron después dar una amplia vuelta por la bahía y cuando Perico, un poco fatigado, atracó de regreso en "Kaipunta" con sus pasajeros, y hubieron éstos desembarcado, el batelero aguardó el pago del viaje, que por lo extraordinario de éste, esperaba recibirlo remunerador.

El forastero, espléndido, sacó seis reales y se los alargó a "Perico-bixar".

No sabía el buen señor con quién se los había. No bien advirtió el viejo lo exiguo de la suma, montó en repentina cólera, y con aquella ironía suya que penetraba en las carnes, le soltó al otro este arponazo:

— ¡Cómo! ¿Seis reales... dos personas y un caballero? ¡Tome usted, para la pesada!

V sacando a su vez dos duros del bolsillo, se los alargó al forastero estupefacto.

El observatorio de los bateleros estaba junto al Acuario, en el comienzo del muelle, frente al Gobierno Militar. Allí se acuchaban entre sí y acuchaban al forastero que se acercaba al puerto de cualquiera de las dos

direcciones de Alderdi-Eder o del Boulevard.

Los principales de entre los bateleros eran nuestro héroe y su rival Ximón Zubiria, llamado también *Egogogorra*, a causa de



Gran Bar "LA ESPIGA"

Servicio de esmerados vinos, cafés y licores de las mejores marcas

JESUS CASTRO

SAN MARCIAL, 48 - TELEFONO 1-53-39
SAN SEBASTIAN

su áspera condición de genio y figura. Entre ambos polos, que nunca con más propiedad pudieran denominarse positiva y negativa, giraba el pequeño mundo de los bateleros, de los cuales recordamos a *Chato billarino*, el único pescador con ligote; al enjuto *Aitona Pabí*, cuyo viejo batel, por lo barato (a veces hasta hurtado y de balde) era el más codicioso entre los chicos; al humildísimo anciano *Feba*, propietario de un miserable chinchorro, y al gallardo *Santa María*, rico armador de lanchas bonitas y elegante patrón del bote de la *Semidá*, del que solía recurrir la popa con vistoso cojín de terciopelo rojo.

Rojo, también, de indignación estaba aquella tarde "Perico-bizar".

Acababa de ahondar a dos señoritos, ofreciéndoles pasaje, y se lo habían rehusado con malos modos. El viejo se arrimó, diciendo cosas, a la muralla. Los dos forasteros, entretanto, siguieron adelante y, sin darse cuenta de lo que hacían, avanzaron resgando el arroyo y pisando la fina malla de una gran red sardinera, puesta a secar en el suelo.

Verlos Perico y ponerse a gritar fué todo uno. Con áspero acento y ardiente vocabulario, les fué imputando todos los grados del crimen que cometían al caminar sobre la red, contra la hacienda y el sustento de los míseros pescadores, les soltó Perico esta frase suprema:

—¡Pisando la sangre del pobre vais vosotros! ¡Bodajo!

Aterrorizados los madrileños, salieron como pudieron, sobre la punta de los pies, del área de la red. Calló Perico y se alegró.

Pero el diablo, que no duerme, puso de nuevo en danza al viejo, y fué el caso que llegaron enseguida otros forasteros. Ofreciéndoles Perico su bote, y aceptado éste, nuestro hombre echó a correr al embarcadero, a desahuciar...

El camino más corto era precisamente atravesando la red, y Bizar, que lo emprendió sin vacilar, pero arrastrando, como solía, las piernas, a mitad de camino se enredó en la malla y dió un traspiés que le hizo rodar como una pelota... ¡Bueno!

Antes de levantarse, tenía ya Perico el cuchillo en la mano, y ciego de furor, dió a la red un envite tal, que abrió una brecha de dos brazas en medio de la sangre del pobre.

Ximón y él, como es sabido, se miraban de través, y el uno hablaba del otro con reticencias pintorescas, cuando la fueran de la ocasión o la malicia de un tercero les tentaba a aludirse mutuamente.

"Perico-bizar" murió hace poco tiempo en la Misericordia. También murió, en su casa, Ximón Zubiria. Ambos como buenos cristianos. Se acabaron entre ellos las cuestiones de la malla y hasta puede suponerse que el primero, por haber llegado antes, le esperaba al segundo a la puerta del Paraíso, para dirigirle, con alegre sonrisa, la invitación profesional:

—¿Queríste embarcar, caballero?

D. A.

Al habla con Vicente Escudero

Para satisfacción de los amantes de la música popular, nos complacemos en publicar el conocidísimo "Boga-boga", que, armonizado por el joven y notable maestro Vicente Escudero, se estrenó en abril último, en el Teatro Capitol, de Madrid, en el certamen nacional de coros y danzas, de "Educación y Descanso".

La labor de Escudero en el "Boga-boga" ha sido por extremo notable, reveladora de un musicófilo de fibra y altura, toda vez que ha conseguido vivificar el magnífico y emotivo fondo nostálgico que aquél contiene en su melodía.

Podemos ofrecer a los lectores la partitura "matinerísima" del "Boga-boga" merced a la amabilidad de Vicente Escudero, a quien, con tal objeto, hemos hecho una visita en su propio domicilio.

Lo hallamos, sentado al piano, descifrando unas páginas de Bach, preciado regalo que le han hecho los muchachos del "Key" al regresar éstos de su reciente gira por Alemania.

Podemos a Escudero que nos diga algo de sus actividades y proyectos.

Pero nuestro simpático paisano es tan modesto como consecuente y trabajador, y no es cosa fácil sacarle las palabras del cuerpo.

—¡Bah!...—nos dice— Ni mis palabras ni mis "mostruos" (él llama así a sus composiciones) me creo que puedan interesar a nadie.

Sin embargo, sabemos que Vicente Escudero ha conseguido muy estimables y alentadores éxitos como compositor y como director de coros. La prensa habló, oportunamente, del triunfo

"BOGA-BOGA"

(A siete voces mixtas)

Vicente Escudero

So...
me...
T. 1.
T. 2.
T. 3.
T. 4.
T. 5.
T. 6.
T. 7.

Bo ga bo ga...
na na na...
na na na...
na na na...
na na na...
na na na...
na na na...
na na na...



CAMARAS FRIGORIFICAS
FABRICAS DE HIELO
CONSERVADORAS DE HELADOS
ACONDICIONAMIENTO DE AIRE

RAMON VIZCAINO
SOCIEDAD ANONIMA
SAN SEBASTIAN

P.º del Duque de Mandas, 11

TELEFONOS
1-52-38
1-69-38
1-69-48



de los coros guipuscoanos en Sevilla, donde dirigió, entre otras difíciles partituras, "Ilaxquitan", del ilustre D. Norberto Al-mundo.

Sobre la acogida que el público de Madrid tributó al "Boqa-boga", nos dice Escudero:

—Gustó, en efecto, mucho la popular canción marinera; pero el éxito que obtuvo se debió a la inteligente competencia del maestro D. Angel Galarrza, director de la masa coral de "Educación y Descanso", de San Sebastián, y del conocidísimo Coro Easo.

—¿Qué proyectos tiene usted para un mañana próximo?

—En la actualidad curso instrumentación con mi hermano Paro, y según con Juanito Urteaga, el gran organista y felicitísimo creador y propulsor de la notabilísima Schola Cantorum de la Virgen del Coro. Me preocupa e interesa de modo extraordinario el "folk-lore" español, guardador de tanta riqueza artística.

—¿Cultiva la música religiosa?

—Con preferencia. (Fruto de esta actividad de Escudero vemos en un cajón algunos títulos: "O salutaris", "Dómine non sum dignus", "Ave María", etc., etc.).

—¿Cómo no edita sus obras y consiente que sean conocidas?

—Porque no creo que puedan interesar a nadie, ya que responden a retazos muy íntimos.

—¿Hace algo para orquesta?

—Tengo recogidos y desarrollados diversos motivos, que instrumentaré en cuanto concluya mis estudios.

—¿Para encerrarlos en otro cajón?...—preguntamos.

—Quizá...



El maestro Escudero

Vicente Escudero—bautizado en las "coshcas" de San Vicente—es prototipo de donostiarras serios, callados y laboriosos. Su máxima aspiración, trabajar en silencio. Sin duda, en su modestia de hoy se está labrando un porvenir.

Pese a sus breves años—nos consta—tiene en el atril una autoridad y personalidad indiscutibles.

Muchos de quienes le conocen arden en deseos de ver al segundo de la dinastía de los Escuderos al frente de alguna masa coral... L. U.

(Viene de la primera página.)

circular de líneas clásicas; una ciudad clara y linda en anfiteatro; colinas verdes alrededor; una vieja fortaleza al fondo, con sus bastiones severos y agrietados; un bergantín a toda vela maniobra en el canal del puerto; distante, como un escenario, un vapor emite su humo en el azul.

Los violones chocan finalmente en la terraza del casino. Tarde serena de sol. El aire calla. El mundo se inclina como en un pirueta de soñar. Tal vez allá, en lo alto del castillo, un soldado enraya con su corneta una marcha militar. De esta manera la bahía, inflada, llena toda ella por la plenitud de la marea equinoccial, parece elevarse como el crescendo de una sinfonía en busca del divino y matris azul del cielo.

Otras veces se me representa el concepto del mar en una forma menos aliñada. Entonces me veo sentado en una roca o espaldar de la ciudad y lejos de los hombres. Desde la cresta del acantilado distingo las sinuosidades de la costa y los promontorios lejanos. Toda la inmensidad líquida se abre ante mí, y yo siendo la caricia falsa del vértigo invitándome a caer y a sumirme en el infinito seno.

Entonces el mar ya no es la idea académica, sino un modo de exaltación de lo libre, lo majestuoso y lo profundamente eterno. Una sensación de fuerza inabarcable parte de allí, como cuando nos asomamos al fondo de la mitología helénica. Ráfagas del infinito; forcejeo de ocultas potencias; contorsiones de monstruos olímpicos; luchas de semidioses; cantos de sirenas; alaridos de caracolas... El carro de Neptuno despedido entre las nubes tornasoladas. Y allí Polifemo que sale de su espantoso gruta a amenazar al barco dorado del ingenioso Ulises, tendiendo aún el maldito charrante de llamar y de sangrar...

¡Inmenso y hermoso mar, oh grandioso espejo que retratas el infinito!

SALON DE ARTE Y DECORACION

Antigua Casa Alonso

CORTINAJES - RESTAURACION DE MUEBLES TAPIZADOS
MARCOS - MOLDURAS - CORNUCOPIAS - BILLONES

CALLE URBIEA, 29
TELEFONO 1-69-78

SAN SEBASTIAN

¡¡ FIJESE!! y no olvide que...

un compendio de estética, distinción, solidez y elegancia, refrendado por sus magníficas creaciones, sólo lo hallará en

CALZADOS JULIO

SAN MARCIAL, 4 (Esquina a Echaide)

Corrobórela Vd. en todo momento, visitando su gran exposición y será nuevo cliente.

LA PRIMERA CASA DE SAN SEBASTIAN EN CALZADOS DE LUJO SOBRE MEDIDA

LEYENDAS MARINERAS

Las tres olas de Deva

Estos lindos pueblecillos de Vasconia que a lo largo de la cornisa del Cantábrico, bien seguros de su propia belleza, se miran complacidos en el mar, tienen, para acrecentar la poesía de su historia y de su vida, leyendas encantadoras e ingenuas tradiciones, poco conocidas fuera del ámbito del país.

Paseando una tarde por el puerto de Deva, el atildado puerto guipuscoano que justamente puede presumir de aristocrático, oí la relación de la bella historia. Un viejo marinero, antiguo lobo de mar y hoy manso cordero, rendido al peso de los años, me la refirió.

—¡Oh! ¿No conoce el suceso de las tres olas? Mire, señor, que aquello fué verdad y no invención de arañas ni de magos. Oílo yo de labios de mi padre y mi abuelo, y éstos de los más viejos de Deva que lo tuvieron...

—¿Ve usted Maspe? De aquí salió la lancha. Y allí, en Lavataya, la tripulación de pescadores subió a bordo. Este es el lugar donde aparecieron los fantasmas misteriosos. En este otro, las tres olas de leche, de lágrimas y de sangre se levantaron furiosas como monstruos gigantes para tragarse la embarcación pesquera que se hacía a la mar...

El acento del viejo marino revela su emoción, y nosotros, prendidos de su palabra, sentimos vivísimo interés por conocer enteramente aquella historia. El lo ha adivinado, y, sin más, mientras recorremos el murallón del puerto, ha prosseguido de esta manera:

—Hace cien años y lo que va de siglo había en Deva una barca de pescadores que, sobre todas las demás del puerto, tenía la fortuna o la habilidad de traer, como ninguna, las mejores y más abundantes rodadas. Era el patrón de ella un devatarra, que, tras de vivir algunos años en las Américas, tomó esposa en España y de ella tuvo una hija; las dos mujeres más hermosas que en el contorno había.

De aquella barca eran *ontzi-matillak* (benjamines de la tripulación) dos atrapiezcos de quince y diez y ocho años, uno de los cuales, el mayor, creció en los ojos garzos de la bella hija del patrón, sin saber que en estos amores estaba su desventura y la de su dueño.

Porque hasta entonces todo fueron prosperidades y bienandanzas. Ni había mejor pescado que el de estos marineros, ni nadie como ellos traía al puerto repleta su barca. Pero la adversidad se cebó desde ahora en tales maresantes, que antes eran los más afortunados.

—¿Qué maldéfico poder ahuyentaba a diario la pesca de sus redes? Existía, sin duda. No de otra manera podía explicarse que mientras las barcas vecinas, allí mismo, en las mismas aguas, vacilaban de puro llenas, la de este patrón no sacaba a bordo,

ni por casualidad, otra cosa que muelas y papardos. Y así un día y otro día, y toda la invernada, que amenazaba terminar con el horror del hambre, apurada la suma pobreza del patrón y marineros.

Si antes, en la pasada opulencia, había algún hada benéfico, era ahora maligna o había perdido todo su poder. ¿Qué embrujamiento había de por medio?

Una noche ocurrió un suceso portentoso. Anclada en el muelle de Maspe la barca pesquera, y dormidos los *ontzi-matillak*, es decir, uno de ellos, el novio de la hija del patrón, y a medio dormir el otro, cayeron sobre la lancha, como desgajadas de las nubes, dos fantasmas en forma de mujer.

El mazo a medio dormir aparentó tan admirablemente que estaba dormido que las mujeres fantasmas, seguras de ellos, pusieron a platicar este siniestro diálogo, que inició la más vieja:

—Duermen. Ya no despertarán hasta que yo lo mande.

—¿Qué te propones, madre mía?—dijo la más joven.

—Dentro de dos horas, esta barca, con todos sus tripulantes, descansará, por mi designio, en el fondo del mar.

—No alcanzo a comprender tu odio para con ellos.

—Es mi sino, hija mía; es nuestro sino. Esta noche concluye mi poder, y como nuestra misión es aborrecer a todos los hombres, y con más ahínco hoy mismo a aquellos que pusieron en nosotros sus cariños... Mañana, extinguida la virtud que hoy tenemos, no podríamos hacerlo.

El moribundo que aparentaba dormir sintió helarse la sangre en sus venas, y más que dormir parecía muerto. Y la verdad es que debía estar muerto de miedo.

Peró al más templado podía ocurrirle un caso igual. Decir la vieja aquella retahíla y empezar a subir por los aires la barca, todo fué uno... De repente, posó la lancha en la copa de un inmenso olivo, y las mujeres fantasmas desaparecieron un instante, que aprovechó el rapaz marinero para cortar una rama y ocultarla con cuidado bajo los paneles, fingiéndose otra vez dormido al punto que volvían a la barca, como por ensalmo, aquellas mujeres infernales, que no era otras que la del patrón y su hija, la novia gentil del otro *ontzi-matillak* de la tripulación, que, a todo esto, seguía en el más profundo sueño.

En un soplo, la barca pesquera, cruzando las alturas, flotó nuevamente sobre las aguas de Maspe. Y, en medio del silencio de la noche, *Bilinch*—que así se llamaba el muchachuelo vivaz que de todo se estaba dando cuenta—oyó con el terror que es de suponer estas últimas palabras de la espantosa visión:

—Hija, hija, despidámonos de ellos para siempre. El alba,

Bar-Restaurante AGOTE

Antigua CASA TRABUCO

Especialidad en platos clásicos del país.

Los mejores chacolís y sidras.

Exquisito café exprés.

Puerto, 3

SAN SEBASTIAN

con su claror, anuncia el nuevo día, y dentro de unos instantes la lancha va a hacerse a la mar. Apenas saltan a bordo el patrón y los tripulantes, nada más que doble la embarcación la punta de Arrancatzi, hará que el mar se encrespe y alzará tres olas como el monte más alto: la primera de leche, la segunda de lágrimas, la tercera de sangre. En ésta perecerán sin remedio, ya que hay uno solo que les salvará la vida, ocasionándose a mí la muerte...

—Y ¿cuál es, madre mía?—preguntó, ansiosa, la hija.
—Lanzar un arpón a la última ola, que será yo misma... Pero esto nadie lo sabe más que tú, sumidos, como ves, en pesado sueño los dos moalbetes, que ahora mismo despertarán a mi mandato.

Y, diciendo esto, los dos fantasmas desaparecieron, y el pobre Bilinch, loco de pánico, despertó a su compañero, y, sin atreverse a referirle todo lo sucedido, aparejó con él diligentemente la barca, que en un santiamén llegó a Lavataya, donde esperaban ya impacientes, el patrón y los intrínsecos.

Y puede usted figurarse—continúa diciéndonos el viejo marino—lo que sucedió luego. A bordo los pescadores, Bilinch lloró, suplicó y se echó de rodillas a los pies del patrón, pidiéndole (por Dios) que no saliera aquel día a la mar, que una desgracia terrible sobreviniera a todos; que él no podía decir más, pero que era verdad cuanto decía.

En vano fueron las súplicas, las lágrimas y el queter huir del muchacho. El patrón, cogiéndole con violencia, obligó a

quejarse en la barca. Y dando con todas sus fuerzas el grito de *Arraia-mutillak*, aquellos hombres, expertísimos remeros, lanzaron la embarcación más arriba, mientras que Bilinch, más muerto que vivo, refería atropelladamente, antes de llegar a la punta de Arrancatzi, todo lo que había visto, no soñado, en el muelle de Maspe.

El alborozo y la buta reinaron en la barca, pero, ¡ay!, que apenas llegados a Arrancatzi, con la última palabra del relato de Bilinch, surgieron sucesivamente las tres olas...

—¿Y qué ocurrió?—preguntamos rápidamente al pescador.
—Pues que Bilinch, valiente y resuelto, disparó su arpón, entre el asombro de todos, contra la ola de sangre; que aquel día cogieron más pesca que nunca, y que al volver a Deva la mujer del patrón agonizaba en su lecho y su hija, la bella novia del otro *arraia-mutillak* desaparecía misteriosamente.

—¿Luego fué verdad la predicción del fantasma?
—Bilinch, para probarlo, mostró a las gentes incrédulas la rama de olivo fresca que ocultó bajo los panceles aquella misma noche memorable, sin que por vía natural pudiera tenerla, ya que no hay olivos ni en Deva ni en muchas leguas a la redonda...

¿Habría mayor prueba? Aquella rama de olivo se conservó muchos años, muchos años. Yo mismo, de muchacho, la vi...

Y ante la convicción firme, rotunda, inapelable, del viejo marino, yo me rindo, y no sé si lo de las tres olas de Deva fué fantasía o realidad...

FRANCISCO MENDIZABAL.

4 DE AGOSTO DE 1526

Muere Elcano en la Nao "Capitana"

En medio de las soledades del Pacífico, rodeado de su hermano Martín Pérez de Elcano, de Andrés de Urdaneta y otros, murió el 4 de agosto de 1526 en un camarote de la nao "Capitana" Juan Sebastián Elcano.

Hacia seis días que había muerto en la misma nave el jefe de la expedición, general Loaysa. Iban a arribar al Moluco (las islas Molucas) a los portugueses. Con grandes penalidades habían atravesado el Atlántico, habían pasado el estrecho de Magallanes y estaban ya a punto de atravesar el Pacífico, diezmarados, con solo una de las siete naves que habían salido de España, cuando el general Loaysa sucumbió al dolor de pensar la triste suerte que esperaba a los restos de aquella expedición cuando llegasen al Moluco.

Sucedíole en el mando Elcano de conformidad con lo que disponía una provisión secreta del emperador Carlos V. Pero Elcano se sentía morir. Las navegaciones en aquel tiempo acababan rápidamente con los hombres mejor constituidos y lo que había padecido Elcano en este su segundo viaje, y en el primero en que dió la vuelta al mundo, era ya sobrenatural.

Cuatro días antes de la muerte de Loaysa había hecho testamento. "En sus disposiciones—dice un escritor—se echa de ver al hombre de verdadera fe y de un gran fondo de justicia, que si tuvo en su juventud algo de las costumbres libres y desgarradas, propias de los pocos años y de la profesión aventurera y errática de los de su clase, nunca olvidó por completo sus deberes para con Dios".

El 4 de agosto de 1526 falleció aquel gran marino. "Se oyó—dice un biógrafo—

lo—después de breve murmullo de rezos, el ruido de un cuerpo arrojado al agua. Eran los funerales del primer marino que dió la vuelta al mundo.

"Mundo de las ropas de vestir—se lee en su testamento—que se haga lo siguiente: mando el jubón de tafetán plateado, que se le dé a Andrés de Urdaneta". "Item más, mando que de mis rescates les sean rescatados de especia sus quintales de caña a Andrés de Urdaneta y a Hernando de Goveara, e a Esteban mi sobrino". "Item, mando que del trigo e de la harina que yo tengo, que den una hanega de trigo e otra de harina e del aceite una arroba a Andrés de Urdaneta e a Hernando de Goveara, e más de los pulpos, treinta e tres pesos".



Muerte de Juan Sebastián Elcano, glorioso explorador que realizó el primer viaje de circunnavegación. (Cuadro existente en nuestra Museo histórico-naval)

Las Escuelas Medias de Pesca

La de Pasajes es la mejor dotada de España De ella acaba de salir la primera promoción de Patrones de altura

La pesca por parejas es el procedimiento más corriente en España. También aseguramos que se trata de un procedimiento de invención netamente español. Y que fué Vigo el primer lugar del mundo donde fué practicado.

Los españoles somos quienes con más éxito ejercitamos la profesión pesquera, pese a no poseer los adelantos técnicos ya existentes en otros países.

Una prueba de este reconocido prestigio de nuestros hombres de mar es—entre otros que pudieran aducirse—que las parejas inglesas están mandadas por patrones de nacionalidad española, ya que su valentía, tenacidad e intuición son proverbiales.

Hasta ahora, nuestra flota pesquera de arrastre ha sido mandada por gente muy marinera—eso, sí—pero huérfana, casi siempre, de la necesaria técnica profesional.

En la actualidad, la pareja es mandada por un llamado patrón de cabotaje, que es el encargado de la derrota y oficialmente el jefe supremo de a bordo; y otro, de pesca, que dirige las faenas de este nombre.

Es cosa muy corriente que el primero no sepa orientarse, en los laberínticos caminos del inmenso mar, sino por marcaciones a tierra o rumbos rutinarios, aprendidos, las más de las veces, a fuerza de experiencias dolorosas.

Así, cuando un temporal imprevisto le sorprende lejos de sus costas, y la furia de aquél no le permite volver fácilmente a ellas, tratando entonces de arribar a cualquier puerto de refugio, suele, si éste no entra en sus derrotas habituales, desorientarse y navegar sin rumbo, exponiéndose y exponiendo a su tripulación a mil accidentes; y si, al cabo, logra salir con bien del trance peligroso, es a costa de una navegación prolongada que origina, en el mejor de los casos, angustias sin cuento en los marineros—cuya vida se halla en peligro—y un pronunciado caos de tipo económico, ya que el gasto de combustible y alimentos ha de acrecentarse, por fuerza, en razón directa de la duración de la travesía.

Por lo que se refiere al patrón de pesca—en muchísimos casos, analfabetos—es cosa sabida que obra por intuición. Aprende a pescar a costa de romper aparejos, puesto que desconocen, casi en absoluto, las cartas de pesca. Solamente los afortunados conocen, en parte, algunas playas y cantiles de los bancos pesqueros, porque—no confiando totalmente a la suerte, tan caprichosa siempre—han ido anotando, con meticoloso cuidado, sus inteligentes observaciones, un día y otro día, sobre el terreno.

Para remediar este estado de cosas; para dotar a las parejas pesqueras de patrones competentes que reúnan en un solo

hombre las funciones y atribuciones del cabotaje y de la pesca; para que las duras faenas de arrancar de las entrañas del Océano el pescado, fresco y sabroso, que tan eficazmente contribuye al abastecimiento alimenticio de la Nación, se realicen en mejores condiciones, con el menor riesgo y esfuerzo posibles, por la sufrida clase pesquera y con el más reducido gasto de los patronos armadores... es para lo que han sido establecidas en España las Escuelas Medias de Pesca.

Estas fueron creadas por decreto del 16 de julio de 1939 y su reglamento publicado en disposición del 21 de agosto de 1941, de la Dirección General de Pesca. Y los lugares señalados para su emplazamiento, Valencia, Cádiz, Vigo, Llanarote (Islas Canarias) y Pasajes.

Tales interesantísimos organismos profesionales pretenden no sólo elevar la cultura general de los patronos actuales, sino aumentar su capacidad profesional, técnica y prácticamente.

Por esta razón comienza el aprendizaje en ellos mediante un curso llamado Preparatorio, en el cual se inician los alumnos en el Cálculo Matemático, que culmina en ligeras nociones de Álgebra y Trigonometría, aplicadas a la Navegación, y en estudios geométricos, gramaticales, históricos, etc.

Una vez aprobado dicho curso, que dura tres meses, da comienzo el Profesional, llamado también de Altura; y tras éste, el de Gran Altura.

Mediante ellos, los alumnos se perfeccionarán en el arte de la navegación por marcaciones (método éste que ya han cultivado, puesto que para matricularse en la Escuela es condición precisa haber navegado dos años) y aprenderán a navegar por estima, por cuyo procedimiento, con ayuda de las Cartas de Pesca, indicadoras de las distintas profundidades del Océano, y del sextante, para tomar, mediante observaciones astronómicas, la latitud de un punto dado, podrán situarse exactamente sobre cualquier banco de pesca.



Profesores y alumnos de la Escuela Media de Pesca de Pasajes fotografiados después de los brillantes ejercicios de fin de curso recientemente celebrados.

Además de este procedimiento de navegación—que se hace por compás, sonda eléctrica y sextante—, podrán imponerse en la titulada goniométrica, muy práctica para vencer a la niebla y poder en las peores condiciones atmosféricas entrar o salir de cualquier puerto.

Se les enseña, asimismo, a armar aparejos, confeccionar redes, entrampar barcos (1); conocerán nuevos y prácticos procedimientos de conservación de pescado, métodos de explotación de nuevas playas, levantamiento de cartas de pesca con anotaciones de los distintos fondos, etc., etc.

Concluidos estos estudios, el alumno, ya en posesión de su título, puede mandar con toda competencia barcos pesqueros de 150 toneladas por todos los mares del globo.

* * *

Acaba de concluir—en junio pasado—el curso en la Escuela Media de Pesca de Pasajes, de la que, tras brillantísimos exámenes, ha salido la primera promoción de nuevos Patrones de Altura.

De la brillantez de estos ejercicios de fin de curso puede dar fe, aparte el competisimo cuadro de profesores de la Escuela, el de la Escuela Naval, capitán de corbeta, don Jesús de las Heras, que, hallándose accidentalmente en San Sebastián, asistió a los exámenes y hasta participó en ellos, por simple deseo profesional, quedando maravillado de la justeza y exactitud de las respuestas de todos los alumnos.

Son profesores de la Escuela Media de Pesca de Pasajes:

D. Rosendo Novo, director, que explica el Preparatorio.
D. Juan Martínez Marañón (Navegación).
D. Dámas Imaz (Mecánica-Maniobras).
D. Basilio Rodríguez (Pesca).

Y los 15 alumnos que concluyeron brillantemente sus estudios en la Escuela, los que siguen:

Jesús Díaz Martínez.
Rafael Pérez Lemos.
José Gómez González.
Eduardo Portela Casqueiro.
Manuel Ruiz Arozamena.
Antonio Casais García.
José Benito Marino Santos.
José Mariño Martínez.
Antonio Fontán Rodríguez.
Juan García Mariño.

(1) Llámase entrampar barcos a igualar la fuerza de la máquina de los barcos de la pareja, a fin de que éstos marchen a la misma velocidad.

Enlógio Cernadas Casas.
Eliseo García Bión.
Manoel Formoso Rey.
Vicente Macanaga Alverde.
Gregorio Iñarte Iturralde.

Dos antiguos patrones, los conocidísimos y populares Ciriaco y Eustaquio—que, habiéndose retirado de la profesión, ya millonarios, son actualmente armadores—tomaron parte, igualmente, en los exámenes, haciendo a los alumnos no pocas preguntas de tipo práctico.

Todas las Escuelas Medias de Pesca funcionan bajo la tutela e inspiración de un Patronato Central, que preside don Diego Argumosa, capitán de navío de la Armada.

Por lo que se refiere a la nuestra, diremos que depende de un Patronato local, presidido por don Luis García Caveda, comandante de Marina de la Provincia y contralmirante; el cual tiene a su cargo la alta inspección de la Escuela.

* * *

La Escuela Media de Pesca de Pasajes dispone de un excelente local—el edificio donde estuvo anteriormente la Sanidad del puerto—, en el cual se verificaron previamente obras de transformación y acondicionamiento de mucha importancia.

Este edificio ha sido generosamente cedido para el objeto por la Junta de Obras del Puerto, la cual ha costado, igualmente, todas las referidas obras.

Es de justicia hacer resaltar el cariño con que, comprendiendo desde el primer momento la importancia de los resultados que la institución reportaría, acogieron la iniciativa el ingeniero-director de la Junta de Obras del Puerto, don José María Aguirre, y el alcalde de Pasajes, don Jesús Garmendia.

La Junta, como hemos dicho, cedió el edificio que ahora es la Escuela y consignó una elevada suma para las obras en el mismo proyectadas.

Por su parte, el Sr. Garmendia ofreció cuantos locales de la propiedad municipal había disponibles en la villa, por si podían interesar para los trabajos de instalación de la Escuela.

Esta escuela, que, como todas las demás, funciona a expensas del Estado, cuenta, además, con el apoyo incondicional de diversas entidades oficiales y la efectiva de los armadores de Guipúzcoa, a quienes indudablemente viene a favorecer su funcionamiento.

La matrícula es en ella, como en las restantes, totalmente gratuita.

Pasajes puede sentirse legítimamente satisfecha al albergar dentro de su jurisdicción municipal a esta Escuela Media de Pesca, que es, indudablemente, la mejor dotada de España.

RECUERDOS

25 DE NOVIEMBRE DE 1888

Trayecto Guetaria - San Sebastián

	TIEMPO MINUTOS
1.º Ondárroa	84,
2.º Pasajes	84,15

7 DE SEPTIEMBRE DE 1890

4 MILLAS

1.º Carriño, Carril	22,26
2.º Elcano, Valenciaga	22,32
3.º Orio, Olasola	22,42
4.º Invencible, Txorrolo	22,50
5.º San Pedro, Inda	24

8 DE SEPTIEMBRE DE 1891

4 MILLAS

1.º Illarazala, Kiriko	21,34
2.º Elcano, Valenciaga	22,03
3.º María Cristina, Jáuregui	22,49
4.º Julio, Arizmendi	23,15

1892

1.ª SERIE

1.º Amigos, Kiriko	24'25
2.º Golondrina	25
3.º Iñor nai es dubena	26

2.ª SERIE

1.º Guipúzcuana	26'04
2.º Nuestra Señora de Lourdes	26,40

1894

Das vueltas dentro de la Concha

1.º Amigos, Kiriko	14,38
2.º Donostiarra, Silva	14,44
3.º Lezo, Iturrion	15,24
4.º Nuestra Señora de la Paz, Arizmendi	15,32

1895

1.º Nuestra Señora de la Paz, Arregui	22,02
2.º Esperanza, Arrieta	22,28
3.º San Telmo, Manuel Olasola	22,34
4.º Santa Cruz, Zaundegui	22,56
5.º San José, de Orio, Michelena	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	22,00
2.º Santa Ana, ídem ídem	22,37
3.º Josefita, ídem ídem	22,55

REGATA DE HONOR

1.º Esperanza, de Guetaria	22
2.º Aerolito, de San Sebastián	22,47

1897

1.º Moñño, de San Pedro, Corta	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, Laguirre	22,41
3.º Nuestra Señora del Pilar	23

REGATA DE HONOR

No se presentó "Moñño". El Jurado concedió la bandera y 500 pesetas a "Ramón y Saturnina", de San Sebastián

1898

1.º Flora, de Ondárroa, Beitia	21,24
2.º Ramón y Saturnina, de San Pedro, Corta	21,42
3.º San Antonio, de Guetaria, Caluñas	22,08

1.º Agueda, Urrezberueta, de San Sebastián	21,43
2.º Santa Ana, ídem ídem	22,23
3.º Nuestra Señora de la Paz, Silva, ídem ídem	22,32
4.º Esperanza, Urquina	23

REGATA DE HONOR

1.º Flora, de Ondárroa	21,07
2.º Agueda, de San Sebastián	21,51

1899

1.º Ver y creer, de Pasajes de San Pedro, Iturralde	22,38
2.º Patriarra de Asís, San Juan, Laboa	22,49
3.º Agueda, de Orio, Acha	23,05

1.º San Francisco de Asís, Silva, de San Sebastián	22,05
2.º Donostiarra, José Aguirre	22,43
3.º Aerolito, Tiburcio Egubén	23,55
4.º Santa Ana, C. Mejías	24,16

REGATA DE HONOR

1.º Ver y creer, de Pasajes de San Pedro	21,30
2.º San Francisco de Asís, de San Sebastián	21,52

1901

1.º San Antonio, de Orio, Olasola	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 Carril, de San Sebastián	21,35
2.º Corazón de Jesús, Solavarrieta, de San Sebastián	21,57
3.º A la ventura, Lersundi	22,19

REGATA DE HONOR

1.º Los de Orio, con la trainera Lersundi, de Pasajes	21,19
2.º Los donostiarra, con la San José	21,56

BAR IRUÑA

EL MAS CONCURRIDO
Y POPULAR DE LA PARTE VIEJA

PRUEBE USTED LOS VINOS «FINO MARINERO»
Y «OLOROSO 501». || CHATO UNA PESETA ||

Embeltrán, 14 y San Jerónimo, 5

SAN SEBASTIAN

Teléfono número 1-14-66

1909

REGATA DE HONOR

1.º Virgen del Mar, de Orio	21,07
2.º Nacimiento de Jesús, de Pasajes de San Pedro	21,36
3.º Dolores, de 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 San Sebastián	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 Orio

8 DE SEPTIEMBRE DE 1911 4 MILLAS

1.º Virgen del Mar, Orio, Olazola	28,39
2.º Guipuzcoana, Guetaria	31,18
3.º Nuestra Señora del Carmen, Donosti, Vaqueriza ...	32,50

REGATA DE HONOR

Enfermos dos remeros de Guetaria, el Jurado admite la sustitución. Orio protesta y no se presenta. Corren sólo 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, de San Sebastián, Vaqueriza	21,56
3.º Virgen del Mar, de Orio	22,06
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

Triunfa San Sebastián

1916

Se corre la regata en dos series. En la primera toman parte las lanchas de San Sebastián, Guetaria y Pasajes de San Pedro y en la segunda las de Orio, Zarauz y Pasajes de 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, de Pasajes de San Pedro	20,23
6.º Golondrina, de Guetaria	20,27
7.º San José, de Pasajes de San Juan	20,30

1.º Tripulación de Orio, Club Marítimo	21,13
2.º Tripulación de San Sebastián, San Nicolás	21,40

Triunfa Orio

1917

1.º Sampedrotarra, de Pasajes de San Pedro	19,51
2.º San José, de Pasajes de San Juan	20,04
3.º Club Marítimo Donostiarra	20,52

REGATA DE HONOR

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

Triunfa Pasajes de San Pedro

1918

(Guetaria aborda a San Sebastián en el viaje)

1.º San Antonio, de Zarauz, Lazerna	20,04
2.º Koruko Ama Birgña, Kiriko	20,14
3.º Elcano, de Guetaria, Manterola	20,17
4.º Pasajes Ancho	20,30

REGATA DE HONOR

1.º Tripulación donostiarra, con la San Antonio	
2.º Tripulación de Zarauz, con la Koruko Ama Birgña	

Triunfa San Sebastián

1919

(Los donostiarras rompen un remo al salir)

1.º San Nicolás, de Orio	19,44
2.º Sampedrotarra, de Pasajes de San Pedro	19,56
3.º Nuestra Señora del Carmen, San Sebastián, Kiriko	20,04

REGATA DE HONOR

(La embarcación tripulada por los de Orio hace agua)

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

Triunfa Orio

El tiempo de 19,44 establecido por los oriotarras 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 S. Juan, Francisco Laboa	20'15 3/5
2.º Ntra. Sra. del Carmen, de S. Sebastián, Kiriko	20'22 4/5
3.º San Nicolás, de Santurce, Munauri	20'39
4.º Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabía	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 baliza contraria, falta esta del Jurado al olvidar la retirada de una baliza que sobra

Corrió solamente la trainera "San Juan", patronada por Kiriko, que hizo el recorrido en 19'45

1921

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

REGATA DE HONOR

1.º San Nicolás, con la tripulación de Pasajes	20'06 4/5
2.º La Unión, con la tripulación de Orio	20'23 2/5

CONSOLACION

1.º Cantabria, con remeros de San Sebastián	19'55 4/5
2.º N. S. del Carmen, con remeros de Guetaria ...	20'12 4/5

1922

1.º Elcano, de Guetaria, Bartolomé Uranga	20'07
2.º Ntra. Sra. del Carmen, San Sebastián, Soterocho	20'16 2/5
3.º La Unión, de Pasaj. S. Juan y S. Pedro, Arrillaga	20'16 2/5
4.º San Jorge, de Santurce, Daniel Obregón	20'31
5.º Ondarrabitarra, de Fuenterrabía, Pedro González	20'34 1/5
6.º Club Marítimo Donostiarra, S. S., Shumay	21'06 1/5
7.º Zumaya, Vicente Gómez	21'24 4/5

DESEMPATE

1.º La Unión, de Pasajes	19'47 2/5
2.º Nuestra Señora del Carmen, de San Sebastián	19'53 4/5

La lucha fue 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 de San Sebastián	19'31 1/5
2.º Ntra. Sra. del Carmen, con remeros de Guetaria	19'45

CONSOLACION

1.º Santurce	19'31 record
2.º Fuenterrabía	20'06 1/5

1923

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

REGATA DE HONOR

1.º Donostiarra, con remeros de Orio	19'20 3/5
2.º San Nicolás, con remeros de San Sebastián ...	19'28 2/5

CONSOLACION

1.º Guetaria, con remeros de Pasajes	19'17 record
2.º San Juan, con remeros de Guetaria	20'05 1/5

1924

1.º Donostiarra, Domingo de la Hos	20'17 4/5
2.º Juanita, de Pasajes de San Juan	20'26 3/5
3.º Alta Sampedrokua, de Pasajes de San Pedro ...	20'55 1/5

REGATA DE HONOR

1.º Pasajes de San Juan, con la Donostiarra	20'03
2.º San Sebastián, con la Juanita	20'20 1/5

Triunfa Pasajes de San Juan

1925

1.º San Nicolás de Orio, Uranga	19'55
2.º Ondarrabitarra, de Fuenterrabía, Aguirre	20'03 4/5
3.º "Donostiarra", Soterocho	20'14 3/5
4.º "La Unión" de Pasajes San Juan, Laboa	20'17 2/5
5.º Cuba, de Santoña, Carreras	21'05 2/5

REGATA DE HONOR

1.º Orio, con Ondarrabitarra	20'25 4/5
2.º Fuenterrabía, con San Nicolás	20'42 2/5

1926

En dos series

GRUPO 1.º

1.º Antiguako-ama núm 1 de Ondárroz, J. B. Beitia	19'32
2.º Sanjuandarra, de Pasajes, Francisco Laboa ...	19'41 3/5
3.º Ondarrabitarra de Fuenterrabía, Román Aguirre	19'50 4/5
4.º Donostiarra, de S. Sebastián, Domingo de la Hos	19'53 4/5

GRUPO 2.º

5.º Virgen del Mar, de Fuenterrabía, M. Goicoechea	19'57 2/5
6.º Antiguako-ama núm. 2, de Ondárroz, Balenciaga	20'24 1/5
7.º Virgen de la Gula, de Portugalete, L. A. Gutiérrez	20'53 2/5

El orden de los grupos coincidió con el de llegada

REGATA DE HONOR

1.º Sanjuandarra, Juan Bautista Beitia	21'03 4/5
2.º Antiguako-ama, por Francisco Laboa	21'29 1/5

1927

En dos series

GRUPO 1.º

1.º Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabía, R. Aguirre	20,23
2.º Santa María, de Ciérvana, Plácido Aramburu ...	20,36
3.º Moderna Orio, de San Sebastián, M. Alvarez ...	20,41 2/5

GRUPO 2.º

1.º Alta Sampedrokua, de Pasajes S. Pedro, Arrillaga	20,01 1/5
2.º Sanjuandarra, de Pasajes S. Juan, T. Guereña	20,22 3/5
3.º Mutiozabal, de Santurce, José Iriarte	20,27 2/5

REGATA DE HONOR

1.º Sanjuandarra, con tripulación de San Pedro ...	20,22 3/5
2.º Alta Sampedrokua, con tripulación de S. Juan	21,13

1928

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Alta Sanpedrokua, de Pasajes, M. Arrillaga ...	19,40 2/5
2.º	Ama Guadalupekoa, de Fuenterrabía, Goicoechea	20,13
3.º	Arralde, de Zumaya, Carmelo Urrestilla	21,08

GRUPO 2.º

1.º	Sanjuandarra, de Pasajes, Machet	20,16
2.º	San Antonio, de Fuenterrabía, Francisco Berra	20,35 3/5
3.º	Virgen del Mar, de San Sebastián, Soterocho	20,48 2/5

REGATA DE HONOR

1.º	Ama Guadalupekoa, tripulación Pasajes S. Pedro	20,04
2.º	Alta Sanpedrokua, tripulación de Fuenterrabía	20,20

1929

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Sanjuandarra, de Pasajes S. Juan, Machet (hijo)	20,03 2/5
2.º	Elcano III, de Guetaria, por Claudio Galdós	20,06 1/5
3.º	Bilbotarra, de Santurce, por Antonio Pérez	20,26 1/5

GRUPO 2.º

1.º	Alta Sanpedrokua, de Pasajes S. P., Arrillaga	19,44
2.º	José Antonio, de San Sebastián, por Soterocho	20,33 1/5
3.º	San Nicolás, de Sestao, por Dámaso Villanueva	21,11 3/5

REGATA DE HONOR

Desde este año se clasifican cuatro embarcaciones para la regata de honor

1.º	Pasajes de San Pedro, con la Bilbotarra	19,39 2/5
2.º	Pasajes de San Juan con la Elcano III	20,09 2/5
3.º	Guetaria, con la Sanjuandarra	21,04 3/5
4.º	Santurce, con la Alta Sanpedrokua	21,31

1930

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Alta Sanpedrokua, de San Pedro, M. Arrillaga	19,34 4/5
2.º	Elcano núm. 4, de Guetaria, Segundo Uranga	19,48 2/5
3.º	Joshe Antoniyo, de San Sebastián, Pedro Carril	20,13 4/5

GRUPO 2.º

1.º	San Nicolás, de Orio, por Antonio María Uranga	19,40 1/5
2.º	Sanjuandarra, de San Juan, por Laboa	20,06 3/5
3.º	San Bartolomé, de Oiquina, por S. Salegui	20,36 1/5

CONSOLACION

1.º	San Bartolomé, de San Sebastián, por Carril	20,37 1/5
2.º	Joshe Antoniyo, de Oiquina, Santiago Salegui	21,14

REGATA DE HONOR

1.º	Sanjuandarra, con San Pedro	19,50 3/5
2.º	Alta Sanpedrokua, con San Juan	19,55 2/5
3.º	San Nicolás, con Guetaria	20,02 3/5
4.º	Elcano, núm. 4, con Orio	20,06

1931

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Alta Sanpedrokua, patrón Manuel Arrillaga	20,15
2.º	Koxkero, de San Sebastián, patrón Pedro Carril	20,23 3/5
3.º	Elcano núm. 4, de Fuenterrabía, S. Uranga	20,31 2/5
4.º	Elcano, núm. 3, de Fuenterrabía	20,55 2/5

GRUPO 2.º

1.º	Joshe Antoniyo, de Orio, patrón Segundo Uranga	20,12 3/5
2.º	Santo Cristo de Bonanza, Pasajes S. Juan, Laboa	20,17 3/5
3.º	San Nicolás, de Aguinaga	21,13

REGATA DE HONOR

1.º	Pasajes de San Pedro	19,44
2.º	Orio	20,02 4/5
3.º	San Juan	20,12 3/5
4.º	San Sebastián	20,12 4/5

1932

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Fuenterrabía, por Lecuona	20,59
2.º	Sestao, por A. Pérez	21,23
3.º	Castro Urdiales, por D. Iriberrí	21,38
4.º	Oiquina (Zumaya), por Salegui	22,02

GRUPO 2.º

1.º	Alta Sanpedrokua, por Arrillaga	20,19 1/5
2.º	Joshemarritarra, Amaikak Bat, S. S. V. Vaquerias	20,42
3.º	Koxkero, del Empuje, de S. S., A. Vaquerias	20,56
4.º	Aguinaga, por Urdangarin	21,17

CONSOLACION

1.º	Castro Urdiales, con embarcación de Oiquina	20,03 4/5
2.º	Sestao, con embarcación de Aguinaga	20,06
3.º	Aguinaga, con embarcación de Castro Urdiales	20,36
4.º	Oiquina, con embarcación de Sestao	20,48 3/5

REGATA DE HONOR

1.º	Amaikak Bat, con embarcación del Empuje	20,06
2.º	Fuenterrabía, con embarcación de San Pedro	20,14
3.º	Pasajes San Pedro, embarcación de Fuenterrabía	20,20
4.º	Arrantzaes del Empuje, embarcación Amaikak	20,22

Computando los tiempos de ambas regatas, resulta vencedor Pasajes de San Pedro

¿Quién será el vencedor de las Regatas?...

Aún no lo sabemos. Pero SI que en calzados es...

SIEMPRE NOVEDADES - CALZADOS FINOS DE MALLORCA - FABRICACION PROPIA

NUESTROS PRECIOS SON LOS MEJORES. - VEA NUESTROS ESCAPARATES

MARTA

A. CALVO SOTELO, 27 - TELEFONO 17.404

SAN SEBASTIAN

SUCURSAL EN TOLOSA:

CALLE ANTONIO ELOSEGUI, 26

(ANTES CORREOS)

TELEFONO NUMERO 26

1933

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Orio, patrón D. Michelena	19,23 2/5
2.º	Sestao, patrón A. Mendinola	20,00 1/5
3.º	San Pedro, patrón M. Arrillaga	20,03 4/5
4.º	El Empuje, de S. Sebastián, patrón V. Vaquerias	21,09

GRUPO 2.º

1.º	Amaikak Bat, de San Sebastián, A. Vaquerias	19,51 4/5
2.º	Santurce, patrón J. Izarte	19,55
3.º	Fuenterrabía, patrón M. Amunarriz	19,56 1/5
4.º	Luchana, patrón A. Pérez	20,54

REGATA DE HONOR

1.º	Orio, con trainera de Fuenterrabía	19,26 1/5
2.º	Fuenterrabía, con la de Orio	19,31 1/5
3.º	Amaikak Bat, con la de Santurce	19,39
4.º	Santurce, con la del Amaikak Bat	19,47 1/5

CONSOLACION

1.º	Pasajes San Pedro, con la trainera de Luchana	19,29 4/5
2.º	Sestao, con la del Empuje	19,34 3/5
3.º	Luchana, con la de San Pedro	19,58
4.º	Empuje, de San Sebastián, con la de Sestao	20,48

1934

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Pasajes de San Pedro, Arrillaga	19,43 1/5
2.º	Fuenterrabía (tierra), R. Aguirre	19,54 1/5
3.º	Fuenterrabía (mar), M. Amunarriz	20,00

GRUPO 2.º

1.º	Orio, D. Michelena	19,40
2.º	San Sebastián, A. Vaquerias	20,06 2/5
3.º	Sestao, A. Gutiérrez	20,28

CONSOLACION

1.º	Sestao, con trainera de Fuenterrabía	19,33 1/5
2.º	Fuenterrabía (mar), con trainera de Sestao	20,13

REGATA DE HONOR

1.º	Orio, con la trainera de San Sebastián	19,23 1/5
2.º	Fuenterrabía (tierra), trainera de San Pedro	19,31 2/5
3.º	San Pedro, trainera de Fuenterrabía	19,34 1/5
4.º	San Sebastián, con la trainera de Orio	20,10 2/5

1935

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Pasajes de San Pedro, patrón M. Arrillaga	23,01 1/5
2.º	Sestao	24,52
3.º	Fuenterrabía (mar)	27,32

GRUPO 2.º

1.º	Fuenterrabía (tierra), patrón Román Aguirre	23,23 2/5
2.º	San Sebastián (Amaikak Bat)	24,49
3.º	Orio, patrón Domingo Michelena	—

(La trainera de Orio naufragó a la altura de la isla Sta. Clara)

CONSOLACION

1.º	Fuenterrabía (mar), con la trainera de Sestao	19,41 1/5
2.º	Sestao, con la del Amaikak Bat	20,12 2/5
3.º	San Sebastián, con la de Fuenterrabía (mar)	20,43

REGATA DE HONOR

1.º	S. Pedro, con la trainera de Fuenterrabía (tierra)	19,30 1/5
2.º	Fuenterrabía (tierra), con la de San Pedro	19,37 2/5

FUERA DE CONCURSO O EXHIBICION

1.º	Orio, con su trainera	19,25
2.º	Fuenterrabía (jóvenes), con la "San Antonio"	19,35 2/5

1939

Fiestas de la Victoria

(Dos millas de recorrido)

1.º	Orio,	11,25 2/5
2.º	Guetaria	11,40 2/5
3.º	San Sebastián	11,57

1940

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	San Nicolás, de Orio, José M.º Urdangarin	19,21 1/5
2.º	Karuko Ama Birjila, Amaikak Bat, S. S. Famao	20,03
3.º	Virgen del Mar, Santurce, José Izarte	20,25

GRUPO 2.º

1.º	Ama Guadalupekoa, Fuenterrabía, Román Iza	19,36 1/5
2.º	Loyolatarra, de S. Sebastián, Valentín Vaquerias	20,11

REGATA DE HONOR

1942

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Orio, patrón Domingo Michelena	20'17 3/5
2.º	Fuenterrabía, patrón Ruman Aguirre	20'38
3.º	Amakak Bat, patrón Sebastián Vaqueria	21'20 2/5

GRUPO 2.º

1.º	San Juan, patrón Francisco Lujambio	20'25 1/5
2.º	Loyolatarra, patrón Juan Landaberea	20'30
3.º	Armada, patrón Miguel Caballero	21'31 2/5

CONSOLACION

1.º	Amakak Bat, con trainera de la Armada	20'12 2/5
2.º	Armada, con trainera del Amakak Bat	20'28 1/5

REGATA DE HONOR

1.º	Orio, con trainera de Loyola	19'37
2.º	San Juan, con la de Fuenterrabía	19'39 2/5
3.º	Fuenterrabía, con la de San Juan	19'54
4.º	Loyolatarra, con la de Orio	20'10

CLASIFICACION GENERAL

1.º	Orio	30'40 3/5
2.º	San Juan	40'05
3.º	Fuenterrabía	40'32
4.º	Loyolatarra	41'—
5.º	Amakak Bat	41'52 4/5
6.º	Armada	42'—

Triunfa Orio

1941

En dos series

GRUPO 1.º

1.º	Pasajes de San Juan, Francisco Lujambio	19'48
2.º	Loyolatarra, San Sebastián, Valentín Vaqueria	20'30
3.º	Sestao, patrón Alfredo Gutiérrez	21'06

GRUPO 2.º

1.º	Fuenterrabía, patrón Rocoño Aguirre	19'45
2.º	Orio, patrón José M.ª Urdangarin	20'22
3.º	San Sebastián, Amakak Bat, A. Vaqueria	20'49

CONSOLACION

1.º	Sestao, con trainera del Amakak Bat	20'24
2.º	Chimparta (Amakak Bat), con la de Sestao	20'44

REGATA DE HONOR

1.º	San Juan, con trainera de Orio	20'20 1/5
2.º	Fuenterrabía, con trainera de Loyolatarra	20'22
3.º	Orio, con trainera de San Juan	20'47
4.º	Loyolatarra, con trainera de Fuenterrabía	21'08

Triunfa Fuenterrabía

UN CASO DE BUENA MEMORIA

"Plachenchi", archivo viviente de las regatas de traineras

Por una errata deslizada en «CIABOGA», ganó en una apuesta veinte duros al difunto pelotari Echarrí

Un caso extraordinario de retentiva mental es el de Domingo Harburu, de 54 años, natural de Loyola.

Domingo "Plachenchi"—nombre especial por el que es comúnmente conocido en todo el barrio—vive, con un hermano suyo, soltero como él, en un caserío próximo al Reformatorio de Uba, dedicado al laboreo de la tierra.

Pues bien: "Plachenchi" es un aficionado cien por cien al deporte del remo y desde 1910 no ha dejado de presenciar ni una sola de las regatas de traineras corridas en la bahía donostiarra.

Todo ello no tendría la menor importancia si el bueno de Domingo—tipo arabadado del atlético vasco: receloso, callado, socarrón y muy amante de la sidra—no fuese un archivo viviente de datos y pormenores relacionados con la típica fiesta marinera. Lo cual es debidamente notable porque se da el caso de que "Plachenchi" no sabe leer ni escribir. Es decir: que cuanto él sabe de distintivos, marcas, banderas, etc., lo sabe por sí mismo: por haberlo visto con sus propios ojos, no porque lo haya leído.

En su felicísima memoria conserva el recuerdo de haber sido en 1911 cuando, hallándose en Urgull viendo las regatas, se produjo un incendio en dicho monte y que por poco se quemó el también...

Alguien nos habló del original "Plachenchi" y tuvimos interés en comprobar personalmente su rara condición de archivo viviente de las regatas.

Conociémosle días pasados y, en efecto, podemos dar fe de

que responde Domingo a cualquier consulta que se le haga en relación con cualquiera de las pugnas traineriles de la Concha.

En vascuence—porque apenas conoce palabras sueltas en el idioma de Cervantes—fué dando adecuada y exacta respuesta a todas nuestras preguntas.

Cuando supo "Plachenchi" que estaba hablando con un redactor de "Ciaboga", nos dijo:

—En cierta ocasión—hace de esta varios años, creo que fué en 1925—tuve una discusión con el difunto pelotari Ignacio Echarrí acerca de los tiempos que hicieron San Sebastián y San Juan en su regata de desempate de 1922. Echarrí se apoyaba en la referencia que le proporcionaban las páginas de "Ciaboga" y sostenía contra viento y marea su punto de vista. Yo me amparaba en mi memoria, que pocas veces me ha traicionado, y no me apeaba de mi burro. Como no nos podíamos de acuerdo, decidimos recurrir al archivo de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento donostiarra, después de haber apostado 20 duros. Fuimos, en efecto, y Echarrí perdió. Mi memoria tenía razón. "Ciaboga" estaba confundida.

—En "Ciaboga"—le decimos—se deslizó una explicable errata de imprenta que ya fué enmendada.

—Así sería, pues... —concluye, con un gesto de auténtico "guisajo" y un significativo encogimiento de hombros, el bueno de "Plachenchi", disponiéndose a empujar un vaso de donada sidra...

LOPE DE URQUIOLA

Academia
Mercantil



Remigio Peña

Garibay, 6, 1.º

Teléfono 13.349

SAN SEBASTIAN

Fotografados

LOREMON

Manterola, 8 SAN SEBASTIAN Teléfono 10599

Gráficas Segundo Imprenta y Encuadernación

Cumplirá a su completa satisfacción todos
cuantos encargos tenga a bien encomendarle

TELÉFONO 6289

RENTERIA



PRUEBE

USTED EL

COÑAC

Oxigenado

GOROSTIZA

LIBRERIA - PAPELERIA
OBJETOS DE ESCRITORIO

General Primo de Rivera, 20

Teléfono 1-74-81

SAN SEBASTIAN

Si quereis pasar un rato
agradable y feliz

VISITAR EL NUEVO

Bar "EL PORVENIR"

Aldamar, 26

SAN SEBASTIAN

CENTRAL FOTOGRAFICA

LEOPOLDO PEDROSA

Material fotográfico
de las más acreditadas marcas
Cinematógrafos
Gemelos ZEISS
Trabajos para aficionados

V. Pradera, 3 - Tel. 11.877

SAN SEBASTIAN



RELOJERÍA

CRONOS

REPARACION
RESTAURACION
MAXIMA GARANTIA

Lacramendi, 27 (frente a la Guardia Municipal)
Teléfono número 15.400

SAN SEBASTIAN

JOSE GROS Y ERQUICIA

ALCOHOLES

TELEFONO 1-06-63

SAN SEBASTIAN

Recauchutados "INNOVA"

CASA PRIMITIVA EN ESPAÑA

Oficinas y talleres:

Corquiza, 3

Teléfono 13.402

SAN SEBASTIAN (Gulpizcoa)

Comunicamos a su numerosa clientela que recauchutamos todos los vehículos en buen estado, a precios oficiales y con materiales de garantía.

SE FABRICAN PIEZAS MOLDEADAS EN CAUCHO

CHURRERIA

CIELO

LA CASA QUE VISITA TODO VERANEANTE
POR SUS CHOCOLATES EXQUISITOS

Aldamar, 28

SAN SEBASTIAN

ULTRAMARINOS FINOS

Juan Unzueta

SE SIRVE A DOMICILIO

Usandizaga, n.º 9

Teléfono 1.30.53

SAN SEBASTIAN



FABRICA DE IMPERMEABLES

EL GAMO

LA MAYOR FABRICA DE IMPERMEABLES

Extenso surtido en gabardinas para caballero,
señora y niño. Artículos de calidad. Impermeables
para señora en bonitos modelos y gran surtido
de colores.



CASA CENTRAL: Oquendo, núm. 2
SUCURSAL: Avenida de España, núm. 28

SAN SEBASTIAN



MODELO A-Nº 2000



VENTAS AL
CONTADO Y
A PLAZOS

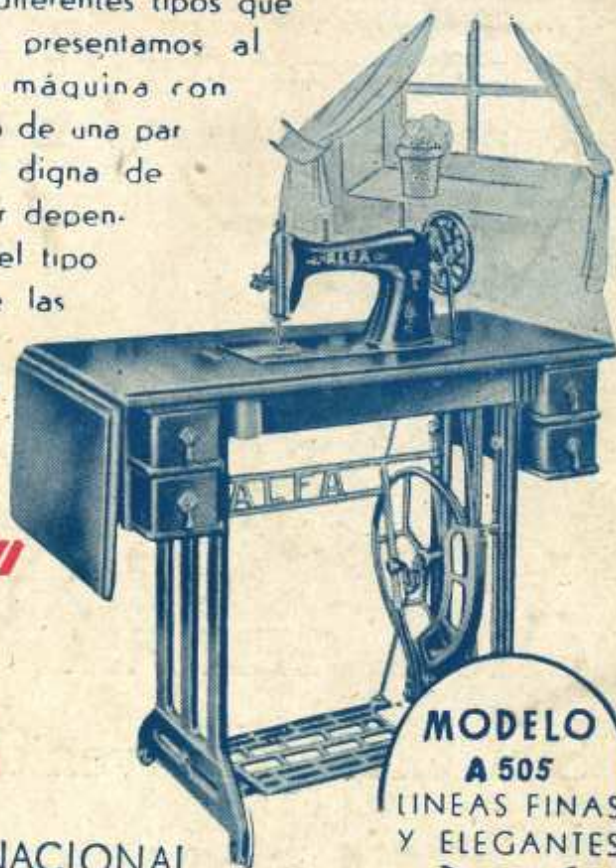
De los diferentes tipos que
fabricamos presentamos al
público, la máquina con
mueble de lujo de una par-
ticular elegancia digna de
figurar en cualquier depen-
dencia del hogar y el tipo
popular al alcance de las
clases modestas.

SUAVE • SEGURA
RÁPIDA • MODERNA

MÁQUINAS DE COSER
ALFA

EIBAR S.A. GUIPUZCOA

PRIMERA GRAN MARCA DE CALIDAD NACIONAL



MODELO
A 505
LINEAS FINAS
Y ELEGANTES